Большой Приз Монте-Карло

Морис Тринтиньян

SHOUT
SHARE
IT

- Морис Тринтиньян
  - Подготовка книги
  - Тяжкое пробуждение
  - Как я получил прозвище «Prdko»
  - Прогноз Широна
  - Небольшая прогулка по гаражу
  - Самые медленные!
  - Решение Коммендаторе
  - Коммендаторе верит в меня
  - После тренировочных заездов третье время
  - Совещание по поводу задних осей
  - Прогулка и чтение новостей
  - Стирлинг Мосс - это не Вимилль
  - Я отдаю предпочтение старому шасси
  - История о маленьком коньке
  - «Скудерия» снова улыбается
  - Уроки тактики при лунном свете
  - Несколько слов о статье Шарля Фару
  - Гениальная идея маэстро
  - О монопостах
  - Психологическая подготовка перед гонками
  - Аскари и черные кошки
  - Подготовка к старту
  - Неприятность, случившаяся с Широном
  - Осторожный старт
  - Седьмой после четверти дистанции
  - Фанхио и Мосс обгоняют меня на круг
  - На середине дистанции - четвертый
  - Сход Фанхио
  - Семьдесят пятый круг - у меня падает давление масла
  - Один автомобиль утонул в гавани
  - Здравствуй, смокинг!
  - Аскари рассказывает о том, как оказался в воде
  - После радости… горе
  - 24-часовая гонка в Ле-Мане
  - Как стать гонщиком Формулы 1
  - Если бы я был миллиардером
- notes
  - 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5

○ 6
○ 7
○ 8
○ 9

Морис Тринтиньян
Большой Приз Монте-Карло

Подготовка книги

© Librairie Hachette, 1977
Перевод с французского © Jozef Mruskovic, 1987
Перевод: Александр Кульчицкий, Санкт-Петербург
Правки: Андрей Краснов, Тольятти
Книга и большой словацко-русский
словарь для перевода предоставлены:
Игорь Борцов, Нижний Новгород
Электронная версия: Роман Блынский, Орел http://f1-momk.net.ru)

Тяжкое пробуждение

Смутно, как в тумане, я услышал чей-то голос. Мне показалось, это был голос моей жены.

Кто же это? Я сладко спал и видел во сне свои виноградники близ поместья Арно, свой дом, скрытый в тени высоких деревьев.

Мой мозг начал медленно пробуждаться… и вдруг я сорвался… я чуть не упал с дивана; с того самого, что стоял в столовой поместья Арно.

Передо мной стояли жена и мои друзья Розье, обставленные чемоданами, и от души смеялись. Полностью я проснулся лишь тогда, когда расслышал, как жена, смиренно пожимая плечами, сказала мне:

– А теперь, Морис, возьми себя в руки! Смотри, сколько времени? Десять часов. Если мы не хотим опоздать на обед с Уголини в Монте-Карло, пора бы уже тронуться в путь.

Уголини… Монте-Карло… чемоданы… друзья Розье… В момент свершилось чудо. Внезапно исчезли виноградники в поместье Арно. Я снова стал Морисом Тринтиньяном, французским автогонщиком, который с уложенными, благодаря жене, чемоданами, собирался отправиться в Монако состязаться с лучшими гонщиками мира за Большой Приз Европы.

Чтобы со мной произошла эта перемена, мне достаточно было лишь встать с дивана, на котором я спал.

Собираясь выйти к жене и друзьям, которые уже ждали меня во дворе, я успел восхититься скорости реакции человеческого мозга. Вот это машина! Какой великолепный разгон! По сравнению с ним мотор, ожидавший меня под капотом «Феррари», за руль которой я должен был сесть в Монако, показался мне убогой развалиной.

Мне льстила мысль о том, что я стал членом команды «Феррари» или «Скудерии», как ее называют в Италии. Но, как французу, мне было больно за «наши» синие автомобили. Я завидовал итальянцам, которые могли защищать свою собственную репутацию и вместе с тем свой национальный престиж за рулем таких марок как «Мазерати» или «Феррари», окрашенных в красное; ибо в гонках красный цвет был зарезервирован за Италией, в то время как синий принадлежал Франции, серебристо-белый – Германии, а зеленый – Англии.

Сам я был всего лишь гонщиком, и мой автомобиль нес на себе цвета своего владельца, которым являлся «Коммендаторе» Энцо Феррари, владелец завода в Маранелло неподалеку от Модены.

Не имея причин на него жаловаться, я втайне восхищался им и думал о том, что хорошо бы французам иметь подобного ему человека, который смог бы снова завоевать для них почетное место в создании гоночных автомобилей.

И потом, здесь был Нелло Уголини, с которым я должен был обедать в Монте-Карло. Он был директором экспедиции «Scuderia Ferrari». Своим видом, элегантностью и проседью в волосах он напоминал Витторио де Сику. Обладая по-настоящему пленительной улыбкой, он выглядел как римский аристократ. Это был красивый, очаровательный сорокалетний человек. Несмотря на любезный вид, он имел достаточный авторитет и право на то, чтобы его гонщики, отличавшиеся не самым лучшим характером, слушались и повиновались ему. Не случайно его называли «маэстро». Мысль об обеде с красавцем Нелло мне нравилась, поэтому мне хотелось отправиться побыстрее. Я надел сине-белую шерстяную шапочку с помпоном, словно хотел спрятаться под ней от солнца, которое в то майское утро 1955 года было уже достаточно жарким, лучше защитить мозг с таким удивительным механизмом. Это была шапка-талисман, без которой я никогда не выезжал на гонки. Возможно, это было смешное суеверие, но я придерживался этой привычки и никогда не хотел, даже наперекор здравому смыслу, отказываться от этого амулета. Думал, без него я рисковал потерять часть своих способностей.

Когда я вышел из дома, приятели Розье с облегчением вздохнули. Это были мои болельщики номер один. Они без колебаний пожертвовали несколькими днями своего отпуска и уже со среды сопровождали меня по пути в Монако (гонка должна была состояться в воскресенье), оставались рядом со мной на протяжении трех дней тренировочных заездов. Для них я был лучшим гонщиком в мире, и никто не мог разубедить их в этом. Они поехали в Монако для того, чтобы увидеть мою победу… «и ни на волосок не меньше», как говорят на юге Франции.

Утром второго дня я всеми способами старался объяснить им, что в Монако у меня минимальные шансы на успех, но Марк Розье с оптимизмом двадцатипятилетнего человека отверг все одним жестом.

– Но у них, как и у тебя, те же четыре колеса, один мотор и один руль, – сказал он.

Когда я укладывал в автомобиль чемоданы, то вспомнил эту фразу… в конце концов, возможно, он и прав.

Тем не менее, с технической точки зрения, «Феррари», даже вопреки их славе, располагали как бы дизельными двигателями, по сравнению с внушающими страх «Мерседес», которые завоевывали победы усилиями своих гонщиков, Хуана-Мануэля

Фанхио и Стирлинга Мосса, а также по сравнению с новыми «Лянча», ради которых «Скудерию Феррари» покинули два лучших итальянских гонщика, Аскари и Виллорези.

Правда, сам я не испытывал никаких иллюзий на счет того, что за рулем своей «Феррари» добьюсь успеха. Самое большое, на что я мог рассчитывать, это занять, по крайней мере, одно из почетных мест. Именно на это место я и рассчитывал, когда выезжал из поместья Арно в Монако на Гран-при Европы.

Как я получил прозвище «Prdko»

«Мы будем довольны, если займем одно из почетных мест».

Этими словами Уголини обрисовал наше положение, когда мы закончили обед в Монте-Карло, на который мы прибыли с получасовым опозданием.

В то время как на всем пути от Нима до Ниццы было сумрачно и душно, словно перед бурей, то здесь погода была прекрасной, небо было ясным, с моря дул легкий бриз, а над вершинами гор висело несколько белых облаков, не предвещавших никакой опасности. На этой последней неделе мая в Монако не могло быть и речи о дожде. Как любой автогонщик, я очень на это надеялся. Гонки и без того опасны, даже когда сухо.

Все свидетельствовало о том, что гонка в Монако будет очень волнующей. «Здесь было все», как говорят на спортивном жаргоне. «Мерседес», «Лянча», «Феррари», «Мазерати», «Гордини» и даже новый английский автомобиль «Вэнуолл», который пилотировал Майк Хоторн.

На старте за рулем лучших монопостов не отсутствовало ни одного из победителей. Присутствовали же аргентинец Фанхио, отстаивавший титул чемпиона мира, и еще один великан, итальянец Аскари, соперник Фанхио номер один. Таруффи, Виллорези и Фарина составляли трио «старых заальпийских ветеранов», возраст которых приближался к пятидесяти или уже перешагнул этот рубеж. У них была проседь в волосах, а на своем спортивном счету – множество побед и спортивных успехов, опыт и техника, что делало их потенциальными победителями.

Также было много молодежи. У них было много амбиций и таланта, каждая гонка для них означала очередной шаг к славе. Среди тех, кому еще не было и тридцати, самым известным был англичанин Стирлинг Мосс, увенчанный победой в гонке двухнедельной давности «Милле Милья». За рулем одного из прославленных «Мерседес», которые казались непобедимыми, в той гонке он превзошел Фанхио и побил все рекорды. Все знали, что Мосс, вместе с Фанхио защищавший немецкие цвета, не намерен уступать аргентинцу. Мосс был на двадцать лет моложе его и придерживался девиза «уступите молодым дорогу», без которого немыслим спорт.

В то время как Мосс думал «сожрать» Фанхио, итальянская общественность проявляла симпатии к трем своим молодым надеждам: Кастелотти, Муссо и Пердиза, которые должны были заменить Виллорези, Таруффи и Фарину, а также к справедливо обожествляемому со времен ухода незабываемого Нуволари

Альберто Аскари, прозванному «Альберто Ностро».

Германия также имела свою надежду в лице молодого Херманна, завербованного в «Мерседес» после того, как он проявил себя за рулем спортивного «Порше».

Что касается французской надежды, к сожалению, оставался лишь один гонщик – Жаки Поллет. Однако, за рулем старого «Гордини» он не имел никаких шансов на хорошее место.

Таким образом, перечисляя своих будущих соперников, я горько жалел о тяжелом положении этого молодого француза, который хотел стать автогонщиком… Значило ли это, что во Франции уже не выпускалось гоночных автомобилей? Как можно было изменить к лучшему сложившуюся ситуацию, как получить шанс?

Если говорить обо мне, то я имел счастье начать карьеру гонщика еще до войны, в те времена, когда наши цвета сияли благодаря «Бугатти». Теперь я выступал за «Феррари», в то время как мой друг Бира – за «Мазерати». А Луи Широн получил шанс от «Лянча». В свои пятьдесят шесть он хотел доказать, что с ним еще нужно считаться, особенно на своей родине – ведь он монегаск. А он, как и я, тосковал по синим французским автомобилям. Ведь именно за рулем одного из них – «Бугатти» – он стал чемпионом мира… было это давно, в 1928 году.

Именно об этом я думал, когда уходил от Уголини. Воскресив свои печали и воспоминания, я подумал: «Морис, ты постарел.» Мне тогда еще и сорока не было… Это был идеальный возраст для гонщика, но я, как и все французы, был всем недоволен, и, несмотря на это, не мог жить ни в каком другом месте.

Прежде всего, мне было жаль, что во Франции нет ни одного конструктора, который построил бы гоночный автомобиль, способный играть значительную роль в международных гонках.

Французские инженеры отнюдь не глупее остальных.

Напрасно я рассуждал и говорил себе, что излишне волноваться по этому поводу и портить себе нервы, но это было сильнее меня. Я считал эту ситуацию слишком глупой и несправедливой.

Сильно углубившись в собственные мысли, я встал на тропу путника, ведущую в никуда. «Конфликт» произошел исключительно по моей вине, но я ворчал, зная, что надо сделать, чтобы превозмочь себя и оправдаться. На язык лезли лишь самые неприятные слова.

В конце-концов, когда я снова очнулся, то занялся самокритикой. Отчетливо вспомнил, что утром в Арно я не вставал с левой ноги, просто у меня плохое настроение. Вместе с тем, это могло быть оправданием.

Бесспорно, зная о себе все, скажу вам, что у меня более спокойный характер, и все же в гоночном окружении все меня знают под прозвищем «Prdko» – а это слово отнюдь не ассоциируется с хладнокровием или спокойствием.

На монакских тротуарах я чувствовал себя сверх меры, как «Prdko»… прямо как в тот день, когда так меня назвал Жан-Пьер Вимилль.

Случилось это через несколько дней после освобождения.

Гонки разворачивались робко, и гонялись, в основном, на автомобилях, построенных до 1939 года.

Во время войны мне удалось сохранить свой «Бугатти», спрятав его в амбар. Из осторожности я снял с него мотор, а детали спрятал на чердаке.

Перед моими первыми послевоенными гонками – а было это в Париже – я с любовью снова установил на него мотор и колеса. Свой старый милый «Бугатти» я вычистил, вырядил и после непродолжительной обкатки, погрузив на грузовик, повез на трассу.

В общем, это было нормально, что мой автомобиль после более чем четырехлетнего отдыха с трудом пробуждался к жизни. Но те гонки, которых я так долго ждал, оказались для меня большим разочарованием. После нескольких кругов «Бугатти» отказался продолжать заезд.

Гонка уже давно закончилась, а я все еще стоял, склонившись над мотором, и искал причину поломки.

Благодаря своему терпению, сопровождавшемуся всеми возможными ругательствами, в конце концов, я ее нашел, но это лишь усилило мою досаду.

Именно в тот момент кто-то похлопал меня по плечу. Это был Вимилль в компании Пьера Вейрона и Роланда Бугатти. Я повернул к ним лицо, все черное от масла, в руках я держал карбюратор. Вероятно, я выглядел очень смешно, поскольку все трое засмеялись. Вимилль захотел даже сострить и сказал мне:

– Хочешь услышать, что я думаю?

Я был очень смущен тем, что находившиеся передо мной два человека, которых я уважал и которыми восхищался, нашли меня в таком жалком состоянии.

Вимилль был моим учителем; незадолго до войны именно он руководил мной в моих начинаниях. Это был человек, которого я и по сей день считаю величайшим из гонщиков, каких я знал.

Пьер Вейрон был опытным «ветераном», которого я уважал; в 1939 году он вместе с Вимиллем выиграл 24-часовую гонку в Ле-Мане.

Роланд Бугатти был не только сыном своего отца. Он был

чем-то большим, его продолжателем. Это был очень талантливый «исследователь», который в 1945 году мечтал и до сих пор видит своей целью построить новый «Бугатти», достойный своих предшественников.

А тогда, пытаясь оправдаться, показывая на свой карбюратор, одновременно рассерженно и с отвращением я поведал:

– Вам смешно, что человек нашел в карбюраторе «мышиные экскременты»[1]?

В этот момент я добился высшего комического успеха в своей жизни. Я начал безумно смеяться. Мы хватались за бока, плакали, задыхались, хлопали себя по ляжкам.

– У него в карбюраторе «экскременты», – завывали они от смеха.

Первым успокоился Роланд Бугатти. Он вытер глаза, и, желая прояснить вопрос, будучи хорошим знатоком техники, ему, в конце концов, удалось спросить меня:

– Ну-ка, скажи, Морис, как сюда попали… «экскременты»?

Ответ я выдал, как выстрелил из ружья:

– Мышиного помета, дочерта. – А чтобы пояснить, добавил: – По-провансальски, ведь знаете, что я из Авиньона.

Мое объяснение вызвало новый взрыв смеха. Я же в этом не видел ничего смешного. Дело было так: пока мой бензобак отдыхал в амбаре, где я его спрятал, мыши справляли в него свою нужду. Когда я снова собрал автомобиль, бензобак как следует вымыл, но там, по-видимому, еще оставались остатки «экскрементов». В бензине они размокли и полностью забили карбюратор…

Как только я закончил «техническое толкование», первым заговорил Вимилль. Он по-дружески обнял меня и, с трудом удерживая серьезное выражение, как бы присваивая мне орден Почетного Легиона, объявил:

– Отныне ты будешь называться «Prdko»[2].

Так меня тогда окрестили прозвищем «Prdko» – окончательно и бесповоротно, как настоятель нашего прихода в день моих крестин окрестил меня именем Морис.

Прогноз Широна

Prdko здесь, Prdko там, синий автомобиль или любой другой, ведь от этого не сойти с ума. Я был в Монако и должен был пилотировать красную «Феррари»; была среда, гонка должна была состояться лишь в воскресенье, а первые тренировочные заезды начинались рано утром на следующий день. Моя программа была очень простой: достичь как можно лучшей кондиции, чтобы в воскресенье добиться как можно лучшего результата.

Мое плохое настроение уже исправилось, но я еще толком не знал, как буду использовать свободное послеобеденное время. Мне очень хотелось пойти в гараж, куда только что в огромных фургонах с надписью «Scuderia», словно каких-то скаковых лошадей, привезли четыре одноместные «Феррари». Однако, я отдавал себе отчет в том, что тогда для этого был неподходящий момент. Механики собирались заняться разгрузкой автомобилей и материалов. Я решил зайти и поговорить с ними о машинах попозже; а пока решил совершить круг пешком.

Мы часто так знакомимся с гоночной трассой. Прежде всего потому, что ходьба успокаивает нервы – в этом я нуждался – и, кроме того, потому что это лучший способ запомнить и «скартографировать» трассу, запечатлеть ее в памяти; даже тогда, и это был мой случай в Монако, когда ее уже хорошо знаешь. Гоночную трассу, как и человека, никогда не знаешь достаточно хорошо. Из года в год могут меняться покрытие, высота тротуаров или способ их обозначения.

Обход, как и гонку, я начал перед боксами, расположенными на набережной вдоль причала.

От стартовой черты до поворота в форме шпильки перед газгольдером, после которого пилоты снова проходят позади боксов, нет и двухсот метров. Гм! Имея двадцать автомобилей на старте, здесь надо идти помедленнее, поскольку на всей трассе нет более подходящего места, где можно было бы устроить боксы, лучше будет рисковать и не позволять отговаривать… и просто сказать, что стартовать… означает немного броситься навстречу смерти.

После поворота перед газгольдером трасса идет в гору, а за поворотом «Сент-Девот» начинается сильный подъем, выводящий гонщиков к «Казино». За ним трасса в несколько поворотов проходит перед «Казино», потом вдоль кафе «Де Пари» Отсюда начинается крутой спуск к морю, очень напоминающий крутую трассу для саночников, с четырьмя поворотами, среди которых есть очень опасная шпилька перед станцией «Монте-Карло». Один

из правых поворотов выводит на набережную у моря. Затем трасса на протяжении нескольких сот метров немного поворачивает направо и уходит в тоннель, продолжающий этот поворот. На выходе из тоннеля дорога снова выводит гонщиков на набережную. Только не напрямую, а через изгиб, так называемую шикану. Сперва надо повернуть налево и тут же направо… Иначе все закончится купанием в порту. Там через каждые 10 метров друг от друга стоят большие столбы, к которым швартуются судна, но чуточку невезения, и можно легко проскочить между ними и плюхнуться в воду.

Обо всем этом я думал во время своей прогулки. Уличное движение было почти перекрыто. Набережная уходила влево, перед табачным киоском надо было поворачивать. На этот поворот надо будет обратить внимание. Поворот, в который можно входить на большой скорости, наиболее опасен.

Последний Гран-при Монако проводился в 1952 году. За три года трассу значительно улучшили, в некоторых местах дорогу расширили. Но сто кругов по этому тобоггану длиной чуть более трех километров изрядно занимают руки гонщиков, как и коробке передач задают немало работы.

Только я повернул с набережной к гаражам, где у механиков «Феррари» было полно работы, как увидел перед собой высокий и стройный силуэт Широна. В серых фланелевых брюках и в синей робе яхтсменов он выглядел гордо… мне даже показалось, что сознание того, что он еще будет гоняться, действовало на него лучше, чем какой-либо эликсир молодости. Я ускорил шаг, чтобы догнать его, при этом размышляя:

«Черт побери, хотел бы я в пятьдесят шесть лет выглядеть так же, как он!»

Он всегда вел себя вызывающе, но не вульгарно; он обнял меня, показывая, что рад нашей встрече. Между мной и Широном было и до сих пор остается нечто большее, чем просто симпатия к товарищу по оружию. Я им искренне восхищался. Когда я был еще мальчишкой, меня воодушевляли его победы. Широн во всех отношениях определенно был французским гонщиком с наибольшим числом побед. Позже, когда я сам стал гонщиком, смог понять, что больше всего меня привлекал и доставлял удовольствие его и Виммилля стиль управления автомобилем, который базировался, прежде всего, на мягкости.

Что касается Широна, то он говорил обо мне: «Это тонкий гонщик. Он добивается своего без кнута», и с нежностью в голосе добавлял: «Это воспитанник школы «Бугатти», как и я – это сразу же видно». Так что между нами существует как бы братство «Бугатти», как между учениками какой-нибудь прославленной

школы.

Как и я, Широн не любил гонщиков, которые жестоко обращались со своими машинами… поэтому, к сожалению, некоторых он ненавидел. Когда кто-нибудь перед ним произносил чье-нибудь из их имен, он был еще откровеннее, чем я: делал отвратительную гримасу, закрывал руками лицо и смешно восклицал:

«Фу! … Ездит, как коновал».

Сначала он меня поздравил, потом заговорщически подмигнул, указывая на трассу, около которой мы стояли, и сказал мне:

– Так что? … Не хочешь полагаться на случай?

И прежде чем я собрался ответить, добавил:

– Ты прав, тем более, что Феррари сделает тебя в воскресенье своим первым номером… ты только не возражай; я в этом разбираюсь и держу пари, что и ты хочешь, чтобы так оно и было. Теперь слушай, что я тебе скажу. Феррари выставляет на гонку четыре автомобиля; два старых и две новые модели. Между прочим, один журналист сказал мне, что несколько дней назад на очень извилистом кольце в Имоле проводились испытания, и оказалось, что старые автомобили там быстрее. Если это так, взвесим, какими пилотами располагает Феррари? Фариной, Гарри Шеллом, Таруффи и тобой. Фарине никогда не нравились извилистые трассы, Таруффи участвует в гонках недостаточно регулярно, чтобы справиться с этой трассой, Шелл хороший гонщик, но еще довольно молод. Кто же тогда остается? Ты!

Широн поистине своеобразный человек. Я оказался в замешательстве, поскольку он сказал мне приблизительно то же, что и Уголини во время обеда. А чтобы картина стала совершенно реальной, добавил:

– Разумеется, мне кажется, что у «Мерседес» никто не отнимет победу. Но если допустить, что «Мерседес» откажут, то есть еще «Лянча», а после них лучшим будешь ты. Но, поскольку ты принадлежишь к гонщикам, не ломающим машины, а трасса Монако не щадит автомобили, думаю, что ты мог бы легко финишировать в первой пятерке.

Казалось, что мгновение он размышлял, а потом добавил:

– Вот увидишь, ты займешь третье место… а с третьим местом Феррари останется доволен и тобой, и твоим автомобилем.

Широн легко юркнул в автомобиль и отправился к боксам «Лянча», а я пошел к боксам, отведенным автомобилям «Феррари».

Небольшая прогулка по гаражу

По пути в боксы я молился, чтобы там не было Уголини. Мне нужно было встретиться с Меацци, главным механиком «Скудерии». Я знал, что с ним я смогу поговорить откровенно. Уголини был милым и надежным человеком, но и немного «треплом», он мог ловко напустить туману, притупить острые углы. Мне же нужно было знать, что думают на заводе «Феррари» в Маранелло, каково настроение шефа и, главное, как выглядели машины во время испытательных заездов.

Мне повезло. Уголини как раз вышел. Меацци был внутри. Он был облачен в лазорево-синий комбинезон, обожжен солнцем, имел черные волосы и прекрасный профиль римлянина. Ему было пятьдесят, но дать ему можно было не более сорока. До войны он был механиком Нуволари, а после войны, когда Вимилль завоевывал победы для «Альфа Ромео», перешел к нему.

Увидев меня, Меацци притворился озабоченным и начал мне объяснять на своем шепелявом и ломаном французском:

– Ах, в Маранелло все неблагополучно. Коммендаторе ругается на чем свет стоит. Говорит, что хотя ты и хороший гонщик, как вино на продажу, но надо думать и об автомобилях. Я не дам тебя в обиду, так как старые автомобили ты знаешь по памяти. В действительности же, Коммендаторе бушевал потому, что старые автомобили на трассе выглядели лучше новых. И потом, он сердит на те задние оси. Привез их кучу, но о том, ставить ли их, будет решено во время тренировочных заездов. Ах, это сумасшедший дом! Ты, однако, не отступай и выбирай на гонку старый автомобиль. Я тебе советую.

Он благодарил Бога, что отговорил Коммендаторе Феррари от того, чтобы приехать посмотреть, как будут выступать его автомобили. Он восхищался им как величайшей в автогонках личностью, но, как и у всех исключительных личностей, у него был невозможный характер. Его вспышки гнева были общеизвестны, и я искренне сочувствовал тем, кто под его руководством работал в Модене или у него в конторе или на заводе в Маранелло в предместье Модены.

Мои встречи с Энцо Феррари всегда обходились без сцен, потому что – все, кто меня знает, вам это подтвердят – я настолько спокойный, вольный и, я бы сказал, равнодушный по отношению к его вспышкам гнева, что мое спокойствие, в конце концов, всегда переходило и к нему. А сейчас это спокойствие было мне очень необходимо – особенно после того, что рассказал Меацци.

В конце концов Меацци был таким же спокойным, как и я, поскольку за долгие годы уже привык к гонкам и их постоянно напряженной атмосфере, в которой приходилось работать. Он протягивал руки к небу, жаловался, но, в действительности, всегда был спокойным. Меацци был мастером своего дела, и мне льстило, что я был его любимцем…

Я ушел из гаража, чтобы поужинать и лечь спать пораньше. Нынешний день меня утомил. И потом, перед первыми тренировочными заездами еще нет тем для дискуссий. Завтра утром посмотрим…

Самые медленные!

Меня разбудило ворчание моторов, отель стоял в нескольких шагах от боксов.

Через четверть часа должны были начаться тренировочные заезды.

В то утро была чудесная прохладная погода. У боксов[3], выделенных для автомобилей «Феррари», я встретил Уголини и предупредил его, что днем, когда будет проводиться гонка, будет жарче, и моторы, несомненно, будут перегреваться сильнее.

У Уголини было не очень хорошее настроение. Он довольно строго ответил мне, что все будут в одинаковом положении, а поскольку гонка будет проводиться в центре города, скорее всего, движение транспорта перекроют.

Обычно первая тренировка служила лишь для того, чтобы гонщики смогли ознакомиться с трассой, не особенно заботясь о том, чтобы показать максимальную скорость. Однако организаторы ГП Монако придумали своеобразный способ, как «раздразнить» гонщиков и одновременно обеспечить изрядный барыш, уже начиная с тренировочных заездов. Они решили, что три места в первом ряду на старте за Большой Приз достанутся гонщикам, которые покажут лучшее время в первый день.

Сам я эту систему всегда считал несправедливой и небезопасной, поскольку она вынуждала излишне рисковать тех, кто еще не очень хорошо ознакомился с трассой.

Плохое настроение оставило меня, как только в боксах появился Марк Розье с его добрым, мальчишеским, улыбающимся видом. Он бросал завистливые взгляды на красный автомобиль, который Меацци как раз запускал для меня, а когда снова посмотрел на меня, та искренняя радость, которую он излучал еще мгновение назад, полностью исчезла с его лица.

– Эх, как бы я хотел быть на твоем месте, – заворчал он себе под нос.

Я знал, что Марку снилось, что он когда-нибудь станет гонщиком, но когда я услышал о выражении его желания, то припомнил время, когда и мне снилось, как однажды я буду держать в руках руль гоночного автомобиля. И я, который постоянно на что-то жаловался, стыдился своего отражения. Разве не осуществилось то, о чем я всегда мечтал? Разве я не был гонщиком «Феррари»? А мне еще и платят за гонки. Нет, поистине, мне не на что было жаловаться. Я чувствовал, как все мое тело залил жар – или скорее солнце – а Марк даже не осознавал, что вернул мне спокойствие и радость жизни.

– Будь терпелив, и к тебе придет радость, – сказал я ему и надел на голову шлем.

Когда я садился в автомобиль, то чувствовал радость, будто бросал рыбу обратно в воду… и осторожно тронулся, ибо никогда не нужно резко срываться с места.

Меацци подготовил мне старую модель автомобиля. Я чувствовал себя в нем как дома. Уже несколько раз я гонялся на нем, в последний раз – несколько месяцев назад в Буэнос-Айресе, где финишировал следом за «Мерседес» Фанхио. Я верил ему как верному коню. Во всех поворотах он слушался меня; чтобы привыкнуть к трассе, я совершил два круга в не очень быстром темпе…

Я собирался показать хорошее время, но, прежде чем дать полный газ, остановился в боксах, чтобы узнать, как едут остальные.

В этот момент я увидел Уголини. Я попытался перехватить его взгляд… Однако он сделал вид, что не видит меня. В одной руке он держал секундомер, в другой карандаш, а перед собой, на ограждении боксов, большую тетрадь… И что главное, выглядел он очень разочарованно.

Он стоял среди механиков и гонщиков в комбинезонах, среди зевак и журналистов, которые делали вид, что принадлежат к механикам или гонщикам… Это походило на модную картинку. Он был в безупречно синих брюках, в спортивной рубашке с открытым воротом без единого пятнышка, в черно-белых мокасинах на ногах, небрежно опирался о бокс и с благородной улыбкой отвечал на приветствия знакомых, которые здоровались с ним… Он производил такое впечатление, будто хотел любой ценой показать, что у «Феррари» все в полном порядке.

Я несколько раз нажал на педаль газа, пытаясь вывести его из «чудесного уединения». Он должен был услышать меня, поскольку находился на расстоянии не более пяти метров. Он повернул голову, сделал вид, что только что заметил меня, мило улыбнулся и дал понять, чтобы я сам подошел к нему.

Тогда я вышел из автомобиля и без промедления справился у него, как дела. Он взял тетрадь и спокойным голосом, без каких-либо комментариев, начал читать, как если бы диктор читал известия:

– Фанхио на «Мерседес» прошел один круг за 1'44,8", второй – за 1'44,2", тем самым улучшив рекорд Карачиоллы 1937 года 1'46". Мосс, также на «Мерседес», прошел круг за 1'43,4", Кастеллоти на «Лянча» – за 1'43,8", а Аскари, также на «Лянча», десять минут назад прошел круг за 1'42" ровно.

Затем помолчал, откашлялся, посмотрел на меня и добавил:

– Лучшее среди «Феррари» время пока показал Фарина – 1'47,8", Скелл прошел круг за 1'49,1"… нельзя сказать, что это блестящие времена.

– Ай-ай, – ответил я задумчиво.

В этот момент с другой стороны причала появился автомобиль, который только что выехал из тоннеля.

Из боксов было не очень хорошо видно, но достаточно для того, чтобы разобрать, что автомобиль был красного цвета. Он чисто прошел поворот и на большой скорости устремился по направлению к повороту перед табачной лавкой и боксами.

Уголини устремил свой взгляд на этот автомобиль и схватил тетрадь с ограждения боксов. В правой руке он судорожно сжимал секундомер.

Это был «Мазерати» Бера с номером 41.

– Жан задал изрядный темп, – заметил я.

Автомобиль промчался, как стрела, у нас перед глазами. Уголини посмотрел на секундомер… и не сказал ни слова.

– Сколько? – спросил я.

Он иронично взглянул на меня и также иронично ответил:

– 1'43,8", дорогой Морис. Его «Мазерати» очень проворный! Отлично проходит повороты. Бера сильно прогрессирует, как считаешь?

Я был очень рад за Бера, но если после «Мерседес» и «Лянча» в первый день тренировок рекорды начнут бить и «Мазерати», честь «Феррари» отстоять будет трудно.

Я снова надел шлем, натянул перчатки и сел в автомобиль. Все эти времена кружились у меня в голове, но я решил, что останусь спокойным, как Уголини. Попытаюсь завершить тренировку, не нервничая, или попытаюсь не перенервничать; гонка состоится в воскресенье, а сегодня еще только четверг.

Однако, я шел по трассе не так, чтобы кто-нибудь мог сказать, что я лишь необременительно тренируюсь. Это действительно было не так, я постарался забыть времена остальных гонщиков и остался верен своей манере езды. Это означало: никогда не превышать своих возможностей.

Моя «Феррари» в поворотах вела себя безупречно, сам я был в отличной форме и от Казино до морского побережья, где трасса напоминала санную, нарезал повороты так, что чуть ли не в сантиметрах облизывал бордюрные камни тротуара; я быстро и умело предавался скорости. Короче говоря, я понимал, что не потерял ни секунды.

Когда я остановился в боксах, ко мне подошел Уголини. Это был хороший признак. Он подождал, пока я сниму шлем, и затем сказал мне:

– Отлично, Морис. Ты прошел за 1'44,4".

– Всего лишь за 1'44,4", – притворился я обиженным.

– Не огорчайся, – отозвался Уголини.

– Это, правда, лишь шестое время, но, если откровенно, я даже не надеялся пройти менее чем за 1'45". После тренировки зайди ко мне в боксы, там сможем все спокойно обсудить.

Когда я вылезал из автомобиля, по радио объявили мое время. Раздались приличные аплодисменты, которые подействовали на меня, как утешительный приз.

На дальнейшие объявления репродуктора я не обращал внимания, но когда услышал, как с трибун прозвучало «ох», то почувствовал, как у меня сжалось сердце, будто сам почуял недобрую весть.

– Кто-то вылетел с трассы?

– Херманн, мальчишка из «Мерседес», – сказал Меацци, – Не справился с поворотом перед Казино. Его увозят в больницу.

Бедняга Херманн! Видимо, хотел превзойти… а я ведь сам упрекал в этом организаторов, или команда сама понуждала гонщиков к тому, что первые три места на старте останутся за теми, кто покажет три лучших времени уже в первый день тренировок. Это был первый сезон Херманна на монопосте, и в Монако он никогда раньше не ездил. Не будь этого глупого условия, молодой немец не стал бы рисковать в самом начале и на третьей тренировке смог бы пройти быстрее и с меньшим риском.

Через несколько минут громкоговоритель сообщил нам: Херманна отвезли в больницу, и его жизнь вне опасности, всего лишь сломана нога, – пояснил диктор. Это «всего лишь» меня шокировало, как можно говорить, что сломанная нога – это мелочь.

Я собирался покинуть гоночную трассу, однако меня удержало любопытство. На другом конце боксов я заметил механиков, пытавшихся завести белый «Мерседес» Фанхио с номером 2.

Аргентинец стоял возле боксов, в шлеме и перчатках, и дискутировал с тучным Нойбауэром, который был у белых «Мерседес» кем-то наподобие нашего Уголини. До конца тренировки оставалось еще около четверти часа.

Казалось, чемпион мира был недоволен своим временем 1'43,2", несмотря на то, что обладал вторым, после 1'42" Аскари, временем. Уголини встал возле меня, и мне показалось, что он интересуется тем, что на самом деле происходит в «Мерседес».

– 1'42" Аскари им как кость в горле. Кроме того, авария Херманна – удар по престижу немцев. Нойбауэр определенно

просит Фанхио выложится на все 100… это сулит чудесное зрелище.

Фанхио медленно прошел один круг, как бы желая всего лишь хорошенько прогреть мотор. Мы видели, как он выскочил из тоннеля и (медленно) прошел шикану. Но в тот момент, когда он появился на набережной, мы услышали, как дико у него взревел мотор. А, проносясь перед боксами, он надавил на газ, чтобы мотор набрал полные обороты.

Когда белый гоночный автомобиль мчался перед нами, Уголини включил секундомер. Я был уверен, что одновременно включились еще десять секундомеров в остальных боксах. Фанхио легко «проглотил» крутую поворот-шпильку перед газгольдером, на большой скорости промчался позади нас, прошел на грани поворот Сен-Девот, и уже можно было видеть, как его автомобиль, словно серебряная стрела, вонзается в подъем перед Казино. Я не смог удержаться и с восторгом произнес:

– У автомобиля отличный разгон!

Уголини вместо ответа лишь покачал головой, хотя ему было что сказать.

Не долго пришлось нам ждать, как он снова вынырнул из тоннеля. Буквально ворвался в шикану и снова домчался до нас так быстро, что для прохождения поворота у табачного киоска ему потребовалась вся ширина трассы.

– 1'41,1", – невыразительно сообщил Уголини.

– 1'41,1" – в пыль и прах побитый рекорд, – возбужденно объявил через несколько секунд громкоговоритель.

– Браво! – бушевала и рукоплескала гонщику толпа.

«На одном круге „привезти“ мне три и три десятых секунды», задумчиво рассуждал я.

– Пойдем в боксы, – равнодушным голосом пригласил Уголини.

Покидая трассу, я обратил внимание на то, что в «Лянча» все засуетились… Это меня немного успокоило.

Решение Коммендаторе

Малый совет, который Уголини созвал в конторе боксов, куда между тем уже прибыли все монопосты, не переполнялся весельем.

Красавец Нелло, которого я всегда называл «маэстро», начал не как обычно, «господа, положение серьезное», ему многого не хватало для этого. Фарина выглядел совершенно разочарованным, седоволосый Таруффи производил впечатление изнуренного жарой, Гарри Скеллу на этот раз было совсем не до шуток, Меацци для создания серьезного вида использовал свой красивый римский профиль … а я, проще говоря, как и Аморотти, техник фирмы, был настроен так, как и все остальные.

Уголини обратил наше внимание на то, о чем мы уже и сами знали – «Мерседес», «Лянча» и «Мазерати» выглядели лучше нас. И с сарказмом добавил:

– К счастью, еще не прибыли «Гордини», а что касается Хоторна на «Вэнуолл», то он вылетел на тренировке.

Затем перешел на серьезный тон и спросил каждого из нас, какое мы испытываем впечатление от наших автомобилей. Фарина отметил, что новые «Скуало» были очень неустойчивы в поворотах. Это добавило смелости Скеллу, который был в фирме новичком, и он сказал, что согласен с Фариной. Даже Таруффи не пытался уйти от ответа и коротко ответил, что и у него плохое впечатление. Поскольку я показал лучшее время, Уголини и Аморотти попросили меня поподробнее описать ситуацию.

– На одном круге я переключил скорость двенадцать раз, и, по-моему, это много. Между прочим, я ни разу не шел на прямой передаче[4], а работал только на низших передачах. Я пришел к выводу, что включать четвертую на несколько сот метров в тоннеле и на набережной не имеет смысла. На этом только теряешь время. Кроме того, автомобиль проходит повороты чисто, и я доволен тем, как он держится на трассе. Таким образом я прошел круг за 1'44,4" и в лучшем случае смогу пройти ровно за 1'44"… но это уже будет конец света.

– Конец света, оставляющий «Феррари» в трех секундах позади «Мерседес», это очень много, это целая вечность, – заявил Уголини.

– Через час мы должны позвонить в Модену пану Феррари. Мы вместе с Аморотти считаем, что нужно заменить оси и коробки передач, чтобы добиться лучшего распределения скорости.

А затем добавил в мой адрес:

– Не можем же мы проводить всю гонку на средних передачах. Это невозможно, я не прав, Аморотти?

Этим было все сказано. К этому он уже ничего не мог добавить, и нам оставалось только ждать, что решит Коммендаторе. Я и Меацци вышли.

– Я только что внимательно наблюдал за другими автомобилями, – сказал мне Меацци. – «Мерседес» легче, чем были в Буэнос-Айресе, но на входе в повороты их пилотам приходится корректировать рулем. Что касается «Лянча», в поворотах их заносит не так сильно, как «Феррари» или «Мазерати».

– Посмотрим, что через некоторое время Феррари скажет Уголини, но я думаю, что те шасси, которые мы использовали сегодня утром – лучшие.

– Если говорить о «Скуало», ты сам видишь, как они плохо ведут себя в поворотах.

И, поскольку он верил в судьбу, добавил:

– До воскресенья мы не сможем вынуть рук из масла.

У меня было такое же мнение, как и у Меацци – мне казалось, что нынешнее состояние автомобилей лучшее или, по крайней мере, наименее плохое. Но во время тренировок в пятницу и в субботу надо будет испробовать все возможные решения. Мы просто обязаны всё испробовать.

Коммендаторе верит в меня

Во время обеда я совсем не обращал внимания на то, что мне говорили моя жена и Розье. Мои мысли были заняты гонками, и слова, сказанные Меацци, меня удивляли. «Мерседес» и «Лянча» вели себя в поворотах хуже нас… и потом, провести сто кругов гонки намного труднее, нежели пройти один единственный квалификационный круг во время тренировки.

«Мерседес» не были неуязвимыми. Сегодня утром молодой Херрманн вылетел с трассы. При этом бедняга сломал ногу. Слишком сильно хотел отличиться. А как дела у остальных? Фанхио, подстегиваемый временем Аскари 1'42", показал время 1'41", что говорило о том, как сильно при этом он рисковал. Один журналист мне сказал, что на спуске к станции при прохождении поворота тот даже заехал на тротуар. После обеда схожу посмотреть то место, чтобы убедиться, что это правда, поскольку на побеленных бордюрных камнях должны остаться следы от шин.

Таким образом, во время обеда у меня постепенно появилась уверенность… а к десерту я уже чувствовал себя чуть ли не победителем… Вера в себя – прекрасная вещь!

Я всегда боялся гулять по улицам накануне гонки. Постоянно натыкаешься на кого-нибудь знакомого. Ввязываешься в разговор, а это возбуждает и очень сильно утомляет.

У меня было хорошее настроение, и чтобы его не испортить, я решил немного отдохнуть.

Войдя в номер, я увидел разложенный на постели смокинг. Я позвонил жене. Она еще находилась в столовой.

– Скажи мне, пожалуйста, зачем мне принесли смокинг? Ты же хорошо знаешь, что те великолепные вечера после гонок приводят меня в ужас.

Жена не удостоилась ответить на мой вопрос, но сказала мне:

– Позвони горничной и попроси её, чтобы его прогладили. Я забыла это сделать.

– Но…

– Никаких но… делай, как тебе говорят. Ты никогда ничего не знаешь. А вдруг выиграешь, и тебя пригласят к принцу Ренье, хорошо ж ты будешь выглядеть – без смокинга... Хорошенько выспись.

И положила трубку в приступе смеха.

Чтобы оправдаться перед самим собой за то, что я ей уступил, я подумал, что лучшим способом освободить от смокинга постель, куда я думал улечься, будет позвать горничную. Это

оправдание было не самым лучшим, но в духе традиций мужского тщеславия.

Мой торжественный костюм отнесли прогладить… а сам я заснул сном праведника.

Через три часа меня разбудил телефон. Синьор Уголини хотел срочно встретиться со мной. Я хорошо выспался, чувствовал себя в хорошей форме, и у меня было отличное настроение. Его не могло испортить даже такое неприятное известие о том, что меня хочет навестить маэстро.

Решил, пусть лучше он зайдет ко мне в номер, нежели будет ожидать меня в холле. То, что он делает из этого некую тайну, скорее всего, означало, что его разговор с Феррари привел к серьезному решению, и он не хотел, чтобы нас кто-нибудь слышал. Меня всегда забавляло театральное поведение итальянцев, и я никогда не воспринимал их широкие жесты и сетования слишком серьезно. Поэтому я спокойно ожидал Уголини.

В номер он вошел торжественно, широко улыбаясь.

– Пришел сообщить тебе радостную новость. – На мгновение он замолчал, чтобы увидеть мою реакцию. Мне показалось, что мое «Это приятная неожиданность, маэстро» его разочаровало, даже смутило, но он продолжил:

– Я долго говорил с синьором Феррари. Рассказал ему о сегодняшних тренировочных заездах, и он мне сказал, дословно: «Только Тринтиньян может спасти нашу честь. Развяжите ему руки в выборе автомобиля, пусть выберет тот, который сочтет лучшим, считайтесь с его мнением.» Неужели это не радостное известие?

Разумеется, я не мог сказать ему «нет»… А сам сразу же подумал о вчерашнем прогнозе старого лиса Широна. Тем не менее, я приготовился к тому, что последует дальше. Я слишком хорошо знал Уголини. Сначала накормит обещаниями, чтобы тотчас же вслед угостить горькой пилюлей.

Эта пилюля не заставила себя долго ждать. Уголини вздохнул, будто хотел добавить себе смелости, и продолжил:

– Однако, Коммендаторе хочет, чтобы завтра ты опробовал новые шасси, а если они не подойдут, то в субботу – другие. Работа предстоит большая. А после субботней тренировки мы снова позвоним ему в Модену, чтобы он перед гонкой принял решение. Замена осей и коробок передач на каждом автомобиле потребует около восьми часов работы… а у нас четыре автомобиля… это же ужас!

Это было действительно ужасно, и я подумал о Меацци и его небольшой команде механиков. Толпу привлекали внимание

лишь гонщики, и те, кто видел наши ожоги после гонки, даже отдаленно не подозревали о работе механиков, о часах, проводимых ими в мастерской, где, скрытые от взоров зрителей, они непрестанно что-то собирают и разбирают…

Однажды, когда я заговорил об этом с Меацци, он мудро ответил мне:

– Каждый в чем-то хорош. Из меня вполне мог бы получиться неплохой гонщик. Но быть механиком ничуть не хуже. Что Бог не делает, все к лучшему. Такой человек, как Нуволари, например, не мог жить иначе, как только за рулем болида, опять же, я, например, безмерно счастлив, когда слышу, как ровно работает мотор, подготовленный моими механиками. Когда какой-нибудь из наших автомобилей побеждает, нам даже не нужно, чтобы нас чествовали, мы радуемся сами про себя, а это самое важное.

Я отправился вместе с Уголини в боксы. Чувствовал, что механики, которые уже знали, что «шеф» сделал из меня гонщика номер один, будут рады, если увидят, что я нахожусь вместе с ними и интересуюсь их работой, разговариваю с ними и высказываю свое мнение. Мои мысли были настолько заняты машинами, что я забыл, собственно, сколько времени. В боксы я пришел в пятом часу вечера, а был уже десятый час, когда жена позвонила мне и спросила, буду ли я вообще ужинать.

Я вернулся в гостиницу, предупредив механиков, чтобы на мой автомобиль установили шасси с редуктором. Я не верил, что это позволит мне ехать быстрее, но, тем не менее, надо было это попробовать.

После тренировочных заездов третье время

Пятничные тренировочные заезды завершились катастрофой. Если на прошлом шасси я за один круг переключал скорость лишь двенадцать раз, то на этот раз должен был переключаться восемьнадцать, и при этом я никак не мог подобрать правильную передачу. По сранению со вчерашними 1'44,4", я не смог пройти круг быстрее, чем за 1'45,3".

В то время как я полностью исчерпал свои возможности и шел все хуже и хуже, остальные, как бы насмехаясь надо мной, снова и снова улучшали свои времена.

Мосс на автомобиле Фанхио показал время 1'41,2", на одну десятую лучше вчерашнего времени аргентинца; Бера на «Мазерати» смог пройти за 1'42,5". И Миерес, Муссо и Виллорези превзошли мое вчерашнее время 1'44,4", так что я оказался на девятом месте.

Поскольку боксы просто кишели журналистами, соперниками и механиками, я не хотел показывать свою нервозность.

Выскочив из автомобиля, я шепнул Уголини на ухо:

– Через час встретимся в боксах.

Как я уже говорил, моя гостиница находилась в нескольких шагах от боксов. Я быстро отправился в свой номер, чтобы расслабиться и спокойно поразмышлять; мне это было необходимо.

Чувствовал себя слишком «Prdko». Утопив педаль газа, автомобиль быстрее не поедет.

Вершиной иронии стал момент, когда я увидел висящий на плечиках, повешенных на шкаф, свой смокинг. Находясь в номере, он постоянно бросался мне в глаза. К счастью, моей жены уже не было, иначе я, пожалуй, непременно сказал бы ей что-нибудь неприятное.

На самом деле, жизнь полна иронии. Когда я скорбно размышлял над своими проблемеми, мой товарищ Андрэ Симон просто не помнил себя от радости. Счастливая случайность, исключительное счастье, ему выпал, пожалуй, самый крупный шанс в жизни. Нойбауэр предоставил ему возможность сесть за руль одного из «Мерседес» вместо получившего повреждения и травмированного Херманна.

Симон приехал в Монако, чтобы выступить вне зачета на собственном «Мазерати». У него просто не было другой надежды на участие в гонке, и тут все для него изменилось. Вступительный

экзамен он сдал на отлично, и Нойбауэр сказал ему: «Браво, в воскресенье ты примешь участие в гонке.» Я представил себе сияющее лицо Симона, и это меня подбодрило. Я был счастлив, что он получил вознаграждение за свои заслуги. Я же утешался тем, что французский гонщик, наконец-то, получил шансы на успех: Бера был гонщиком номер один у «Мазерати», я был первым номером у «Феррари», и, наконец, Симон стал официальным гонщиком «Мерседес». Не правда ли, приличный итог.

Когда же, в конце концов, и у нас кто-нибудь из конструкторов решится построить автомобиль для этих гонщиков? Меня снова охватила ностальгия по синим автомобилям, и я с умилением подумал о своих товарищах, Манзоне и Байоле. Они собирались выступать на синих автомобилях.

Однако «Гордини» были не способны противостоять немцам и итальянцам. Один ремесленник, пусть даже выдающийся, не может конкурировать с организацией завода. Мы с Бера знали, что означает гоняться на автомобилях марки «Гордини». Именно этим сегодня с утра на тренировке занимались Манзон и Байоль, собираясь как бы совершить гонку. Нам с Бера раньше также приходилось выезжать на каждую гонку со стиснутыми зубами и сильно рисковать лишь для того, чтобы не очень сильно отстать, а когда мы оказывались на хорошей позиции, у нас от страха замирало сердце из опасения за возможную поломку.

Когда человек долго ждет старта и надеется только на чудо, он, в конце-концов, устает и больше не думает о нем.

Сегодня, выступая за «Феррари», я почувствовал себя в таком положении, с которым был хорошо знаком, выступая за «Гордини». Теперь мне оставалось только верить в чудо и надеяться на победу в воскресенье.

Завтрак мне приготовили отличный. Он был подан уже после тренировки, поскольку она проводилась с шести до восьми утра, и день еще только начинался. Самую сложную часть программы мы уже выполнили.

После завтрака я принял душ, и это меня снова поставило на ноги. Я достал из шкафа новенький праздничный костюм. И не потому, что я хотел сам себе понравиться, просто когда я видел себя таким в зеркале, гладко выбритым, причесанным и элегантно одетым, мне казалось, что жизнь не такая грустная, и при небольшом количестве хорошего настроения, в конце концов, все будет хорошо. Я отлично знал, что если бы остался в гоночном комбинезоне и не побрился … то так и пребывал бы в мрачном настроении.

А так, весело, с улыбкой на лице, я отправился по направлению к боксам, где меня ожидали Уголини и проблемы осей и коробок передач.

Совещание по поводу задних осей

Как и вчера, мы зашли в контору боксов. На этот раз совещание проходило в узком кругу. Нас было четверо: Уголини, который, как и я, сходил в отель, чтобы побриться и переодеться, техник Аморотти, Меацци – шеф механиков и я – гонщик.

Уголини предложил мне во время завтрашней заключительной тренировки установить на моем автомобиле ось с еще меньшим передаточным отношением. Прежде чем я успел что-нибудь сказать, Аморотти сделал несколько пояснений.

– Наше положение осложнено тем, что наши автомобили имеют по четыре цилиндра. В случае с четырехцилиндровыми двигателями любая ошибка в выборе передаточного отношения приводит к более серьезным последствиям, нежели в случае с 6-цилиндровыми «Мазерати» и, тем более, с 8-цилиндровыми «Мерседес» и «Лянча».

– Поэтому мы должны быть более терпеливыми, чем они, больше внимания уделять автомобилям, постоянно собирать и разбирать их…

С этим я был согласен, однако, я пришел с одной навязчивой идеей в голове и не собирался дать себя одурачить.

Вчера меня навестил маэстро и сообщил мне, что Феррари развязал мне руки. Я воспользовался этим и высказал свое мнение. Оно было простым. Лучшего результата мы добьемся с тем шасси, которое я использовал в четверг.

– Установите его обратно на мой автомобиль, а передачу с меньшим передаточным отношением поставьте на какой-нибудь другой. В субботу во время заключительной тренировки испытаем оба, а если ничего не выйдет, то до гонки времени будет еще достаточно, чтобы переподготовить автомобиль.

Аморотти попытался уговорить меня склониться к его предложению.

– Но ведь это глупость. Ты, наверное, не понимаешь, что должен будешь провести всю гонку, не используя высшую передачу. Коробка передач этого не выдержит.

Я же был убежден в своей правоте, но, вместе с тем, после слов Аморотти, в компетентности которого я не сомневался, мое мнение слегка пошатнулось. Прежде чем ответить ему, я окинул взглядом всех остальных, чтобы выяснить их мнение. Уголини был словно мраморный, но Меацци подмигнул мне, из чего я понял, что он со мной полностью согласен. Это добавило мне смелости, и я приготовился отстаивать свое мнение, как вдруг заговорил Уголини:

– Я согласен с Морисом. Опробуем оба автомобиля, а потом примем решение.

Однозначное отношение Уголини говорило о том, что дискуссия окончена. Меацци согласился с ним, я тоже, и при таком единодушии Аморотти вынужден был также согласиться.

Когда я вышел из боксов, не было еще и полудня… так что я послонялся возле механиков, покрутился вокруг четырех монопостов, двух «Скуало» и двух других.

Глядя на разобранные автомобили, я мог часами находить различия между «Скуало» и так называемыми старыми автомобилями. На последних коробка передач была встроена в картер дифференциала, иными словами, в заднюю ось, и у них было преимущество в том плане, что масло- и бензобаки размещались позади сиденья гонщика. На «Скуало», напротив, топливные баки располагались как сзади, так и по бокам кузова, и, таким образом, при постепенной выработке топлива вызывали небольшие изменения в распределении веса между осями. Что касается коробки передач, то она выступала сквозь картер дифференциала, что вынудило конструкторов расположить полуоси перед картером.

Короче говоря, речь шла о различиях, скрытых от глаз зрителя. Для зрителей «Феррари» являлись такими же красными, как и «Мазерати» с «Лянча», и все три марки автомобилей были настолько похожи друг на друга, что некоторые люди могли различать их только благодаря большим белым номерам, нарисованным на капоте и на задней части кузова. У моего автомобиля был номер 44, у двух «Скуало» – Скелла и Таруффи – 46 и 48, у «Мазерати» Бера – 34, а у «Лянча» Аскари – 26.

Прогулка и чтение новостей

Как я уже говорил, когда я вышел из боксов, не было еще и полудня. До обеда оставалось еще много времени, и, поскольку мне не хотелось бродить по улицам и террасам кафе и тем более разговаривать о гонках, причем, с кем бы то ни было, я вернулся к гостинице и сел в свой старый «Бьюик», стоявший перед входом, и, как это делают некоторые журналисты, решил немного проехаться по окрестностям, чтобы привести свои мысли в порядок.

Погода стояла великолепная, в самом низу я увидел необыкновенно синее море. Неподалеку от Эза я остановил свой автомобиль под деревом, вышел из него и сел на насыпь, отделявшую дорогу от отвесной пропасти. Справа я увидел мыс Ферра, извивающийся, словно язык лакомки по тарелке с синим джемом. По крайней мере, таким мне казалось море.

Впереди я увидел старую деревушку Эз, скорчившуюся под высоким холмом, а слева от Монако – его дворец, выстроенный на скале, и напротив него – Казино, построенное в стиле 1900-х годов, их невозможно было не увидеть. Между ними в низине находилась пристань с неотъемлемыми яхтами, парусниками и лодками. Я имел представление о том, где располагалась трасса, извивающаяся вдоль набережной, а затем поднимающаяся прямо к Казино. Но это тут же напомнило бы мне о гонках, о которых в настоящий момент я хотел забыть. Поэтому я с пренебрежением отвел взгляд от Монте-Карло на горизонт и стал искать за Ментоном итальянское побережье. Я чувствовал себя как в отпуске, и, чтобы подтвердить это, позволил себе выкурить одну сигарету. Как красиво сказал Ля Фонтен, мне доставляло удовольствие *«уединение, в котором можно было наслаждаться покоем…»*

В этот момент я чувствовал себя скорее виноделом из поместья Арно, нежели гонщиком «Феррари». Но если человек хочет быть поэтом, он должен уметь произнести: «О, время, останови свой бег!" Наверное, я был плохим поэтом, потому что время меня не послушалось. Когда я все же собрался вернуться на обед, то с ужасом обнаружил, что уже давно было пора это сделать.

Как это часто случается именно тогда, когда спешишь, на пути возвращения в Монако я, к несчастью, оказался позади трех тяжелых грузовиков. Возможно, я смог бы их обогнать, но излишне рисковать только ради экономии нескольких минут не стоило. Я благоразумно держался за ними, но на достаточном

отдалении, чтобы не глотать темную дизельную гарь, черными клубами вылетавшую из их выхлопных труб.

Как и следовало ожидать, мне не удалось добраться до отеля незамеченным. Моя жена и приятели Розье уже были как на иголках. Они думали, что со мной что-то случилось; увидев меня, они с облегчением, но без злости, заулыбались.

– Где ты был, Морис? Знаешь, сколько уже времени? – спросила моя жена.

– Мне нужно было успокоиться. Я немного прогулялся.

Моя жена и приятели хорошо знали меня и сразу же поняли, что во время обеда они должны были любой ценой воздержаться от упоминания имени Феррари. Марк Розье начал подробно рассказывать, как утром отлично искупался в Больё и пригласил меня после полудня окунуться еще пару раз. Его брат Фрэнсис, который был отличным гонщиком, заговорил о коньяках, моя жена попросила меня на обратном пути проехать по Валлаури. Она хотела купить там какое-нибудь красивое керамическое блюдо и тарелки к свадебному подарку для своей крестной дочери.

Обед был великолепным. Я кивнул жене и принял приглашение Марка. Быстро выпил кофе и, вставая из-за стола, сказал ему:

– Пойду немного отдохну. Позвони мне около четверти.

Прежде чем подняться наверх и лечь, я купил свежий номер *«L'Equipe»*, только что появившийся из Парижа, дабы узнать, что пишут о первом дне тренировок. По опыту я знал, что иногда там встречались неточности, действующие мне на нервы, но, кроме того, можно было найти интересную информацию об автомобилях соперников.

Например, мне встретилась большая статья о новых «Мерседес»:

Вчера на трассе в Монако дебютировали две новые модели марки «Мерседес-Бенц».

Новая версия 8-цилиндрового автомобиля после аргентинских гонок, прошедших в январе этого года, добилась значительного прогресса.

Наиболее заметные изменения в новых автомобилях, по сравнению с теми, с которыми мы были знакомы до сих пор, заключаются в том, что передние тормозные диски установлены с внутренней стороны колес.

Далее следовали длинные рассуждения о шасси, и в конце я нашел важные детали:

В результате, вес автомобиля «Мерседес-Бенц» снизился на 40 кг. Теперь он весит около 650 кг. Но он еще значительно тяжелее

автомобилей соперников.

После январских гонок в конструкцию мотора не было внесено никаких существенных изменений, удалось ощутимо снизить число оборотов, при которых двигатель развивает максимальный крутящий момент, и тем самым повысить мощность на малых оборотах, что на такой извилистой трассе как в Монако, является существенным фактором.

Остальная часть статьи касалась автомобилей «Феррари»:

Что касается «Феррари», они привезли в Монако два модернизированных автомобиля старой модели (прежде всего, речь идет о передней оси) и два новых автомобиля модели «Скуало», после гонки в Бордо оснащенных модернизированной коробкой передач.

По правде говоря, новый автомобиль на трассе не очень послушен. Кажется, что в поворотах гонщикам трудно с ним справиться. Старая модель, напротив, в поворотах ведет себя достаточно хорошо.

Учитывая то, что в статье была приведена точная информация о «Феррари», логично было предположить, что такой же точной является информация и о «Мерседес». Эта информация никоим образом не являлась обнадеживающей и свидетельствовала о том, что немецкие техники очень хорошо изучили вопрос для получения всех козырей в монакской игре. Автомобили были облегчены, обладали повышенной мощностью на низких оборотах и, следовательно, лучшим ускорением, и, наконец, новым расположением тормозов, которые на такой трассе, как в Монако, чрезвычайно важны. Все указывало на то, что «Мерседес» делали ставку на надежность.

Я с удовольствием прочел статью в рамке, где организаторов ругали за аварию Херрманна, и с возмущением – несколько строчек обо мне, в которых мне приписывались 47 лет вместо 37-ми и рост в метр семьдесят шесть, в то время как мой рост – метр шестьдесят девять. Правда, еще было отмечено, что со своими тонкими усиками я произвожу впечатление «молоденького новичка». Это мне понравилось, хотя я и не хотел в этом признаваться.

Наконец, прежде чем уснуть, я с волнением прочел абзац, посвященный моему приятелю Луи Широну:

Луи Широн показал двенадцатое время. Он дольше других остается на гоночных трассах, и перед ним нужно снять шляпу. По его собственным словам, научиться управлять автомобилем на такой трассе нелегко. Расположение педали «газа», которая на «Лянча» находится между педалями тормоза и сцепления, а не справа, требует исключительно долгого привыкания. Таким

образом, в свои 56 Широну пришлось вернуться за школьную скамью. Это трогательно, как Вы можете в этом убедиться.

Стирлинг Мосс - это не Вимилль

Благотворно отдохнув и хорошенько искупавшись с Розье в Больё, я ощутил себя настолько в форме, что снова заговорил о гонках. Даже сам начал разговор о «Мерседес» и о только что прочитанном о них в *«L'Equipe»*.

Марк, который непоколебимо верил в меня, сказал:

– Ну и что, даже «Мерседес» не являются чудо-автомобилями. Если бы ты отдыхал так, как сейчас, то постепенно стал бы думать, что сможешь выиграть.

Я пожал плечами, но доверие Марка, в конце концов, сделало свое дело. Я лежал на пляже и сох на солнышке; это было идеальное положение для заряда оптимизмом.

– В конце концов, может быть, это и правда, – допустил я. – Известно, что Фанхио и Мосс ведут между собой скрытую войну. Сегодня утром Мосс сел за руль автомобиля Фанхио и прошел круг за 1'41,2", а это означает, что он проиграл первому номеру команды всего лишь одну десятую секунды. Поскольку за день до этого на своем автомобиле он не смог показать результат лучше 1'43,4", это означало, что он хотел доказать, что ему дали явно более медленный автомобиль, чем Фанхио. Стирлинг Мосс – еще тот лис. С тех пор, как он выиграл гонку «Милле Милья», в него будто вселился дьявол. Если бы он был немцем, я бы охотно допустил, что он подчинится инструкции, которую ему даст Нойбауэр. Но он был англичанином, а англичане в автогонках более независимы. Однако, наперекор всему, в моих глазах он вообще ничего не доказал. Лишь подтвердил то, что знает каждый – во второй день тренировок гонщик узнает круг лучше, нежели в первый день. И потом, не стоит забывать, что он показал это время на совершенно свободной трассе. Кроме него, на ней больше никого не было.

– Да, но Фанхио показал на автомобиле Мосса лишь 1'44,5" – возразил мне Марк.

– Ну и что? Фанхио не сумасшедший. Он максимально рисковал, чтобы показать лучшее время. Зато на старте у него будет лучшая позиция. А она очень важна. Сегодня же утром была лишь тренировка перед гонкой. Он, не спеша, изучал трассу, чтобы в воскресенье иметь все козыри на руках. Поверь мне, Хуан-Мануэль хорошо знает свое дело, и молодежи есть чему у него поучиться. И потом, если его автомобиль быстрее, чем Мосса, какое это имеет значение? Он является в команде номером один, и поэтому совершенно естественно, что у него лучший автомобиль. Не так ли?

– Не сердись, но я считаю несправедливым, что кто-то всегда располагает лучшим автомобилем.

– Возможно, это и несправедливо, но принципиально, поскольку конструкторы – не дураки. Они в состоянии оценить своих гонщиков, и когда их первый номер не в форме, лучший автомобиль отдают второму номеру. В конце концов, такова жизнь. Каждый моряк начинает с юнги, и только потом становится капитаном. У Мосса есть все качества для того, чтобы из него получился великий гонщик, но пока что он еще недостаточно ловок. Через два-три года он, возможно, будет лучше Фанхио, один возмужает, а второй постареет. Но мы ведь живем в настоящем, не забывай об этом. Сейчас Фанхио, бесспорно, лучше Мосса.

Если бы Аскари выступал за «Феррари», он бы не позволил мне победить. Тогда он был лучше меня, и было бы глупо оспаривать столь очевидную вещь.

Если хочешь, чтобы я тебе показал пример выдающегося гонщика, посмотри на Вимилля. Если бы ты знал, как долго он шел к тому, чтобы в 1946 году стать пилотом номер один в «Альфа-Ромео»! А Вимилль уже тогда был личностью! Еще до войны на его счету было множество побед, в том числе таких громких, как Гран-при Автомобильного Клуба Франции и 24 часа Ле-Мана. Не смотря на это, он снова должен был блеснуть, чтобы, в конце концов, получить в свое распоряжение лучший автомобиль.

Думаю, это случилось в 1947 году во время Гран-при Турина. Именно тогда, когда у него были наибольшие шансы на победу, – в предыдущих гонках он приносил себя в жертву другим – незадолго до старта ему сообщили, что лучший автомобиль получит не он, видимо, кто-то хотел, чтобы победу одержал один очень хороший итальянский гонщик.

Вимилль был чересчур нетерпеливым, однако, ему удалось справиться со своей злостью. И он решил отомстить.

Жан-Пьер был единственным – и поэтому я ставлю его выше всех остальных – гонщиком, который уже после старта мог оставить остальных позади себя на расстоянии 50-ти метров. Надо сказать, на такое способен был лишь выдающийся гонщик, либо у всех остальных обе руки были левыми.

Тогда, в Турине, он совершил именно такой великолепный старт и уже на первом круге оставил всех остальных позади на добрую сотню метров.

А поскольку в Турине надо было преодолеть около 50-ти кругов, никто в команде «Альфа-Ромео» ни о чем не беспокоился. Беспокойство вызывало лишь то, что автомобиль Вимилля

готовили менее тщательно, а поскольку он так резво начал гонку, была велика вероятность того, что машина не выдержит, и до окончания гонки в ней что-нибудь сломается.

Только вот они забыли, что Вимилль, даже когда шел очень быстро, никогда не был авантюристом. Он берег автомобиль и никогда не перекручивал двигатель. Он пилотировал автомобилем от души, но давал отдохнуть и ему, а тормоза свои берег, словно скряга – свой счет в банке.

Гонка шла своим чередом, а Вимилль все продолжал наращивать свой отрыв. За 10 кругов до финиша он не только не угробил свой автомобиль, но и догнал на круг того самого итальянского гонщика, которому должен был уступить победу.

В боксах «Альфа-Ромео» произошел страшный переполох, и на следующем круге Жан-Пьеру для пущей ясности показали большое табло, на котором было написано: 1. Х… 2. Вимилль. Он махнул рукой в знак того, что все понял… и продолжил гонку в том же темпе…

Эту историю мне рассказал Меацци. Тогда он был в «Альфа» главным механиком. Он восхищался Вимиллем и, поскольку хорошо его знал, успокоил шефа команды: «Не волнуйтесь, он дал знак, что все понял. Будьте спокойны, он послушается Вас».

Но и за пять кругов до финиша Вимилль не снизил скорость. Оставалось уже четыре круга, три, два, даже симпатичный Меацци уже начал думать, что Жан-Пьер не хочет уступать победу.

На самом же деле, он просто решил, что до последней секунды будет испытывать нервы руководства «Альфа-Ромео» и, таким образом, устроит себе праздник.

Он пронесся перед трибунами и, не снижая скорости, отправился на последний круг. Почти целый круг он шел в том же темпе, и, только появившись на финишной прямой, начал медленно приближаться к финишной черте. Руками изобразил бинокль и стал в него оглядываться, чтобы все видели, что он терпеливо ждет гонщика номер один своей команды, намереваясь пересечь черту вслед за ним на скромном втором месте, о котором было оговорено заранее.

Возможно, мне не стоило тебе рассказывать об этом случае, потому что я не хочу сказать, что это пример для подражания. И не потому я рассказал тебе, что это было необычно, а только потому, что это говорит о том, каким выдающимся гонщиком был Вимилль. Когда он выкинул эту «шутку» в Турине, за его плечами уже было более десяти лет гоночной карьеры. Эта «шутка» была достойна мастера… но не какого-нибудь одаренного ученика.

– Понял, профессор, – засмеялся Марк.

– Признаюсь, даже представить себе не могу, что Стирлинг Мосс мог бы устроить нечто подобное для Фанхио. Напротив, насколько смел этот англичанин, чтобы пощекотать нервы своему первому номеру, у «Мерседес» из этого мог бы получиться большой цирк.

– Ну да ладно, мечтать не вредно, – заявил я, вставая из-за стола – Пойду! Хочу лечь пораньше.

Я отдаю предпочтение старому шасси

Тогда как некоторые гонщики с приближением дня гонок становятся настолько нервными, что не могут даже заснуть, я должен благодарить небеса за то, что не испытываю подобных мучений.

Я спал как убитый, и потом еще долго лежал в постели, читая новости, в которых «Феррари» единодушно давали не слишком высокую оценку. Меня это никак не трогало, и к последней тренировке я приступил свежим и в хорошей форме.

Перед обедом я зашел в боксы. На мой автомобиль уже было установлено старое шасси, и когда я входил, как раз ставили комплект новых шин на все четыре колеса. Встретивший меня Уголини предложил мне назначить время последнего совещания, которое должно было состояться по окончании тренировки и после которого он должен был звонить Феррари в Модену.

Я надеялся, что маэстро позвонит Коммендаторе сразу же по окончании совещания из находившейся в боксах телефонной кабинки с маленькой стеклянной дверцей. Я бы непременно остался, чтобы увидеть гримасы Уголини, когда он будет говорить с шефом. Это зрелище стоило прогулки, тем более по Монако, поскольку дела шли неважно. Зачастую они разговаривали по полчаса. Например, в Буэнос-Айресе Уголини говорил с Феррари 27 минут. Когда я представил себе стоимость счета, мне стало плохо!

Поскольку шины на автомобиле были новыми, несколько кругов я прошел в спокойном темпе. Никогда не следует выходить на старт гонки с новыми шинами – они еще не прикатаны, и автомобиль заносит. Поэтому прикатывать их надо во время тренировки, чтобы удалить с них опасную поверхностную резиновую пленку.

Потом, как было решено днем ранее, я испытал другой автомобиль, на котором было установлено новое шасси. На нем я уже должен был включать четвертую передачу, но это приводило к шести лишним переключениям на каждом круге, потере времени и излишнему утомлению.

Коробки передач гоночных автомобилей не имеют синхронизаторов. Они вызвали бы конструктивные проблемы и увеличили бы риск поломок. Поэтому при переключении на низшую передачу гонщики вынуждены использовать перегазовку[5].

Через несколько кругов я вернулся в боксы с твердым решением.

– Отдаю предпочтение старому шасси, – сказал я Уголини. – С автомобилем, на котором я должен переключать передачи 18 раз на круге, шансов на успех нет никаких. А если не включать четвертую передачу, теряется много времени, поскольку на третьей невозможно долго удерживать скорость.

Поскольку мы находились в боксах у всех на виду, Уголини воздержался от какого-либо комментария и лишь попросил меня:

– Был бы рад, если бы с четвертой передачей ты прошел круг быстрее, чем за 1'44,4". Ты на девятом месте, а это означает старт из четвертого ряда[6]. Виллорези – восьмой – опередил тебя лишь на одну десятую, и ему этого хватит для того, чтобы стартовать из третьего ряда. Думаю, стоит попытаться улучшить время еще на две десятых секунды.

Я снова сел в свой первый автомобиль под номером 44. Новые шины были прикатаны. К несчастью, трасса была забита, на ней было не менее 20-ти автомобилей. Мне постоянно мешали, поэтому, чтобы излишне не рисковать, я предпочел вернуться в боксы.

Стартовать из четвертого ряда, разумеется, не самый лучший вариант, но, в конце концов, не делать же из этого трагедию.

Уголини считал так же и не давил на меня. Он лишь сказал:

– Через несколько минут встретимся в боксах.

История о маленьком коньке

Таким образом, тренировочные заезды перед Гран-при Европы в Монако остались позади. Перед уходом я наскоро окинул взглядом боксы и гоночные автомобили. Теперь – отдыхать до утра. Еще я подумал о часах работы, которые необходимо было потратить на подготовку к старту всех этих автомобилей стоимостью в миллионы. Подумал я и о своих соперниках, о себе самом, о риске, которому все мы подвергаемся, находясь здесь. Подумал я и об оставшемся перед гонкой времени, в течение которого надо было оценить шансы и продумать тактику, которая позволила бы добиться максимального результата. А ведь могло так случиться, что уже на первом круге поломка или случайная авария сведут на нет все усилия.

Этот год не был так добр к Феррари, как к его конкурентам, но я верил в Феррари. Я знал, что его уязвленное самолюбие заставит превозмочь себя, чтобы в следующем сезоне выставить автомобиль, способный принести ему новые победы.

Я зажег сигарету и рассеянно понаблюдал за механиками, которые заталкивали автомобили в боксы, а затем предался мечтам. Увидев проезжающий передо мной синий «Гордини», я мысленно покинул Монако и вернулся в Молсхейм на завод «Бугатти». Я знал, что Ролан Бугатти там в тайне работает над воссозданием монопоста, о котором так мечтали все французы.

Мысленно я был в Молсхейме у Бугатти, но меня отвлек чей-то голос:

– Ну так что, Prdko, умер маленький конек?

Обратившимся ко мне был Раймонд Майомандр. Майомандр был журналистом и, кроме того, моим приятелем. Я не забывал о том, что незадолго до войны, когда я только начинал гоняться, именно он написал обо мне первую статью. Толстенький, с добрым лицом, он был воплощением радости жизни.

«Смерть маленького конька» являлась игрой слов, смысл которой мог понять только тот, кто знал, что маленький черный конек – это эмблема марки «Феррари».

Майомандр, которого все называли Пингвином, окликнул меня Prdko, поскольку хорошо знал меня и позволял себе так круто шутить со мной.

Я ответил ему в том же духе:

– Я думаю, что он годится теперь лишь для скотобойни.

– Послушай, я хотел бы получить от тебя некоторую информацию, касающуюся этого конька.

Он подошел ко мне, таинственно прикрылся и зашептал мне на ухо:

– Я занимаюсь автомобилями уже 25 лет. Как говорится, начинаю в них немного разбираться, но должен признаться тебе, до сих пор не знаю, почему на эмблеме «Феррари» черный конек. Ты знаешь?

– Во время Первой мировой войны Феррари был летчиком. В эскадрилье у него был друг, итальянский ас. Каждый раз, подбивая вражеский самолет, тот рисовал на своей кабине маленького черного конька. А потом его подбили. Когда нашли обломки его самолета, среди них оказался кусок обшивки с целым, нетронутым маленьким черным коньком. Феррари взял его себе на память. После войны, когда он стал автогонщиком, оставаясь верным памяти своего друга, он сделал маленького черного конька своим талисманом. А когда он основал «Скудерия Феррари», эмблемой для своих автомобилей выбрал маленького черного конька. С тем куском обшивки кабины Феррари никогда не расстается, он держит его у себя дома на своей вилле в Модене.

– Красивая история, – задумчиво заметил Майомандр.

За разговором мы отошли от боксов. Затем Майомандр снова вернулся к гонкам и сделал для меня быстрый «обзор».

– Говорят, между Фанхио и Моссом существуют разногласия. Тем не менее, это неправда. Я думаю, что Мосс, который сейчас в отличной форме, просто вынуждает Фанхио рисковать. Их ближайшим соперником является Аскари. Я виделся с ним перед самой тренировкой. Он с нетерпением ожидал телефонного звонка из Италии и, кажется, немного нервничал… но это ничего не значит. Бера сейчас также в отличной форме, он доволен своим автомобилем, и у «Мазерати» нет проблем с коробкой передач. Я думаю, что Жан проведет отличную гонку и, может быть, даже победит немцев.

Ой, чуть не забыл, должен тебя предупредить. Миерес сказал мне, что будет во время гонки копировать твои действия. Этот молодой аргентинец просто восхищен тобой. Но, несмотря на свою молодость, он не выглядит сумасбродом.

Если говорить о команде «Гордини», они будут делать все, что в их силах… но ты знаешь, в какой форме сейчас находится Манзон. Хоторн, напротив, не в форме, перед поворотами сильно замедляется, я не понимаю, почему, ведь его «Вэнуолл» ездит весьма неплохо для нового автомобиля.

Я с интересом слушал монолог Майомандра. Его информация была полезной, но он вдруг отрезал:

– Все это очень хорошо, но я больше не хочу отнимать у тебя

время.

И, многозначительно подмигнув мне, добавил:

– Я понимаю, вам с Уголини и Аморотти есть о чем еще поговорить. Так что, побольше смелости и немного удачи.

Посвистывая, Пингвин-Майомандр отошел, а я хмуро зашагал по направлению к боксам.

«Скудерия» снова улыбается

– Все вы высказали мне свое мнение, поэтому по окончании тренировки я, не дожидаясь вас, позвонил Коммендаторе в Модену. Передал ему ваши аргументы… и, в конце концов, получил указание, чтобы мы действовали по своему усмотрению.

Казалось, Уголини спешит поскорее закончить это совещание. Он был человеком, который не тратил нервы попусту, но по насупленным бровям и выражению его глаз я видел, что после трех дней тренировок, противоречивых приказов и опасений нервы у него были на пределе. Он не мог дождаться момента, когда сможет позвонить Феррари, хотел сделать это как можно скорее, чтобы, наконец, спокойно вздохнуть.

Как проходил телефонный разговор, я, разумеется, не знал, однако, был почти уверен, что Уголини сам давил на Феррари, чтобы тот согласился со мной.

Аморотти не скрывал своего беспокойства и имел на это вполне понятные причины: желание провести всю гонку на средних передачах… ересь какая-то.

Меацци позволил себе тихо произнести:

– Коробка передач надежная, и Морис не имеет привычки загонять автомобиль. По-моему, коробка передач выдержит. Я за это ручаюсь.

Но Аморотти не позволял никому убедить себя. Его упрямство вывело меня из себя, и я ответил ему на повышенных тонах:

– Оставьте меня в покое, в конце-то концов! Феррари развязал мне руки, и я этим воспользуюсь. Может быть, поломка и произойдет, но я хорошо знаю, что если она не произойдет, то мы закончим гонку недалеко от лидеров. С другим шасси мне не хватит скорости, чтобы занять хорошее место. Так что всю ответственность я беру на себя. Я хочу испытать на себе риск и опасность… и, если у меня ничего не получится, можете потом считать меня идиотом.

Снова всех помирил Уголини:

– Морис не дурак, и пусть будет так, как он планирует, поскольку он убежден, что это возможно. В любом случае, это наш единственный шанс. Гонка состоится уже завтра, и сейчас не самый подходящий момент, чтобы спорить и возмущаться. Доверимся Морису, объединимся и помолимся, чтобы все было хорошо.

Это были слова шефа. Уголини заслуживал прозвище маэстро, которое я ему дал. Его речь подействовала на нас

успокаивающе. Аморотти сложил оружие. И я снова заулыбался. Меацци был счастлив, что события повернулись таким образом.

И чтобы укрепить сплоченность «Скудерия Феррари», всех нас троих Уголини пригласил на ужин. Маэстро окончательно ожил, выглядел свободно. Чувствовал, что крепко держит команду в своих руках, и был счастлив.

Под конец он обратился ко мне:

– Встретимся в семь. Ужинать начнем пораньше. Ночью ты должен как следует отдохнуть.

Ужинали мы в одном из модных ресторанов Монте-Карло. Журналисты и кое-кто из соперников видели, как мы вчетвером дружно проводили время. Это было замечательно.

Я был уверен, что в тот же вечер и на следующий день все услышат новость: «Как Уголини, Тринтиньян, Аморотти и Меацци вместе ужинали! Будто в свадебном путешествии! Наверное, старик Феррари в своем логове в Маранелло замыслил какой-то коварный план, как спасти положение.»

Примерно так будут нас описывать. Я был воодушевлен этим: подорвать дух соперников, их уверенность в себе… как говорится, самая верная тактика.

Уроки тактики при лунном свете

Не было и десяти часов, когда мы вышли из ресторана. Меацци немного проводил меня. Было довольно прохладно. При лунном свете пристань Монако выглядела как нереальная, сказочная кулиса. Я был счастлив и сказал об этом Меацци:

– Может, это глупо, но я еще никогда не чувствовал себя так хорошо, как сегодня вечером, перед гонкой.

– Я тебя понимаю и скажу, почему, – ответил Меацци.

На минуту он замолчал, зажег сигарету и продолжил:

– Я знаю гонщиков. Все они отличаются друг от друга, возможно, каждый из них чем-то одержим, но, когда перед гонкой гонщик спокоен и расслаблен, как ты сейчас, это происходит потому, что он уже решил, как будет проводить гонку, у него уже есть свой план, и я думаю, твой план хорош. И еще я чувствую, что ты доверяешь своему шефу и механикам. Разве это не так?

– Да, кроме того, сегодня вечером я чувствую себя смелым. Я не говорю, что выиграю, но знаю, что могу выиграть.

– За ужином все сознательно старались не говорить о гонках. Шутили, рассказывали анекдоты. Оживили массу воспоминаний. Но я ведь любопытный и с удовольствием хотел бы сейчас узнать, как ты завтра намереваешься провести гонку.

– Хорошо, ты сразу поймешь, как это просто. Я просмотрел программку. В ней дан обзор прежних победителей. Я констатировал, что быстрее всех 100-круговую гонку преодолел фон Браухич на «Мерседес» в 1937 году – за 3 часа 7 минут и какие-то доли секунд, что соответствует средней скорости гонки 101 км/ч. После войны, в 1950 году, быстрее всех гонку преодолел Фанхио на «Альфа-Ромео» – за 3 часа 13 минут с чем-то, что соответствует 98 км/ч.

Судя по тому, что все – или почти все – уже превзошли рекорд круга Карачиоллы 1937 года, 1'46,5", выходит, что завтра победитель улучшит время Браухича 1937 года, когда он проходил круги в среднем за 1'52,2". В четверг на тренировке Фанхио показал время 1'41,1", при этом, однако, сильно рискуя. Между рекордом круга и средней скоростью гонки разница в целых шесть секунд. Таким образом, я вычислил, что если мы будем на протяжении всей гонки проходить круги за 1'46"-1'47", то не должны далеко отстать от победителя. Это чуть менее трех часов. Думаю… и мой автомобиль тоже… при условии, что мы поедем как часы и не будем думать о другом.

В любом случае, я вижу впереди себя Фанхио и Мосса на «Мерседес», Бера на «Мазерати», Аскари и, возможно, Кастелотти

на «Лянча». Это ставит меня на шестое место, но ни одна гонка не обходится без поломок. Можно рассчитывать, по крайней мере, на 50%, а это означает, что я могу финишировать – без излишнего оптимизма – на третьем месте.

Особенную уверенность придает мне тот факт, что «лучшие» времена, показанные в тренировочных заездах, дутые… Чтобы их показать, нужно очень сильно рисковать, и повторить их сто раз подряд просто невозможно.

Свои скромные 1'44,4" я показал, не пытаясь превзойти самого себя и не заезжая на тротуары, как это делали Фанхио с Моссом.

Аморотти притворялся, когда говорил, что не верит в то, что я смогу провести всю гонку на средних передачах. Он заблуждался. Во время тренировочных заездов, проходя круги за 1'46", я посматривал на тахометр. На третьей передаче я не превышал 7200 оборотов, а на других передачах шел в пределах 6500-7000 оборотов. Следовательно, у меня еще достаточно резерва, поскольку, в принципе, я не раскручиваю мотор до максимальных оборотов. Поэтому я верю в это, старик.

В течение часа, пока я все это ему объяснял, Меацци ни разу не попытался перебить меня, и только когда я закончил, он дружески улыбнулся мне и сказал:

– Ты говоришь, как победитель. Старик Феррари не сумасшедший, если развязал тебе руки и надеется, что ты сможешь выбрать верную тактику.

– Да, но ведь ты упрекал меня в том, что я больше думаю о своем винограднике, чем об автомобиле.

– Это потому, что у меня было плохое настроение. Кстати, о винограднике – мне кажется, ты собираешься выставить на рынок новую марку вина?!

– Оно будет называться «Prdko». Недавно я купил магазин в Ницце, где думаю продавать его в небольших количествах. Это розовое вино с моего виноградника. Я заказал очень красивую виньетку, а в качестве эмблемы на ней будет заставка с черно-белым клетчатым флагом, символизирующим финиш гонки. В последнее время я был очень занят подготовкой этого дела и, в сущности, понимал, почему Феррари немного ворчал. Обещаю, что отошлю тебе в Модену ящик своего вина.

– Отошли его лучше Феррари. Эта небольшая посылка точно его позабавит.

– Да, – задумчиво ответил я, – но при условии, что завтра получу приз.

Несколько слов о статье Шарля Фару

Эти строки написаны спустя более двух лет после гонки в Монако. С тех пор в мире автогонок много чего произошло, по большей части, трагического. Спустя несколько недель после того Гран-при произошла страшная катастрофа в Ле-Мане, чуть было не положившая конец гонкам.

После гонки в Монако за рулем гоночного автомобиля погибли трое моих соперников, которые были моими друзьями: Альберто Аскари спустя несколько дней во время испытаний нового автомобиля, Луи Розье в гонке в Монтлери в 1956 году, и сразу же после этого Эудженио Кастелотти во время испытаний «Феррари» на автодроме в Модене.

Следующим покойным, которому я воздаю почести, является Шарль Фару. Он умер в начале 1957 года в возрасте восьмидесяти лет. И воздать ему почести хочется прежде всего потому, что он был самым компетентным среди всех журналистов, специализировавшихся на автоспорте. В прошлом он был технарем (или студентом политехнического факультета – прим. переводчика) и великим человеком, организатором всех крупных европейских гонок. К его мнению прислушивались и его уважали. После его смерти осталось пустое место, и это не просто подходящая случаю банальная фраза.

Доказательством этого является его выдающаяся статья, опубликованная в спортивном журнале *L'Equipe* за день до того Гран-при. Я нашел ее в своем архиве и вспоминаю, с каким удовольствием прочитал ее в постели перед сном в субботу вечером. Несколькими внятными и прозорливыми строчками он мог описать и осветить все технические проблемы, которые доставляет конструкция гоночного автомобиля.

Тем, кто не очень хорошо разбирается в машиностроении, эта статья, очевидно, покажется скучной. Но если они пересилят себя и внимательно ее перечитают, а при необходимости перечитают еще раз и попросят кого-нибудь из своих товарищей, сведущих в этих проблемах, помочь им разобраться с некоторыми вещами, то они поймут суть «механических загадок» автогонок.

Я приведу несколько крупных отрывков:

Монте-Карло, 21 мая 1955 года – Предварительные тренировочные заезды перед Гран-при Европы, который в этом году организует княжество Монако. Позволю себе констатировать, что это мероприятие будет иметь огромный успех.

На сцене – всем известные, высококвалифицированные гонщики, представляющие такие заводские команды, как

«Мерседес», «Лянча», «Феррари», «Мазерати» и «Гордини», и, в дополнение, три выдающихся частных гонщика – Хоторн, Маклин и Розье.

Все они должны будут преодолеть сто кругов трассы длиной 3145 метров. Единственное, что можно подвергнуть критике, это дистанция гонки, которая сегодня кажется уже недостаточной.

Рекорд Карачиоллы пал:

В 1937 году лучшее время круга монакской трассы – 1'46,5" – показал великий Карачиолла за рулем «Мерседес» с двигателем объемом 6 литров и мощностью около 600 л.с., так как свободная формула позволяла использовать двигатели с наполнением под давлением.

Поскольку с тех пор к этому результату никто не мог приблизиться, люди задавались вопросом, способны ли его достигнуть новые автомобили формулы 1 с двигателем объемом 2500 см3 без компрессора, принимая во внимание лучшее состояние поверхности трассы и лучшее понимание проблем, касающихся использования мощности мотора.

Невероятно:

В первых же тренировочных заездах прежний рекорд был побит одиннадцатью гонщиками. К этому можно добавить, что во второй день тренировок Мосс показал время 1'41,2", проиграв Фарине всего одну десятую секунды.

Теперь порассуждаем:

Мощность двигателей нынешних автомобилей по сравнению с автомобилями 1937 года снизилась наполовину, а вес пустого автомобиля – лишь на 150 кг, в то время как подлежащая сравнению разница в весе во время гонки составляет не более 10-12 процентов.

Иными словами, соотношение мощности к весу, о котором с трогательной наивностью постоянно говорят некоторые, составляет 0,55 у прежних автомобилей и 0,3 у современных. Соотношение снизилось в два раза, несмотря на то, что автомобили 1955 года превзошли прежние. Поймет ли кто-нибудь, в конце концов, величину своего заблуждения, поскольку кое-кто и далее продолжает рассуждать, несмотря на очевидное доказательство своей некомпетентности?

Будем это повторять хоть тысячу раз в надежде, что нас, наконец, поймут. Отношение мощности к весу в том смысле, о котором мы говорим, имеет значение для максимальной мощности (которая никогда не используется) и пустого веса (как если бы автомобиль ездил без топлива и без гонщика) и является абсурдным понятием, по важности едва уступающим цвету кузова.

Это понятие пришло из авиации – для которой это соотношение действительно существенно. Из авиации в автоспорт пришел и облик гоночных автомобилей.

Ускорение автомобиля зависит от мощности мотора и общего веса автомобиля, а у гоночного автомобиля, – кроме перечисленного, в большей степени еще и от его форм и его характерного коэффициента.

По сравнению с автомобилями 1937 года, автомобили 1955 года, несмотря на то, что они более чем наполовину менее мощные, благодаря своей лучшей форме развивают почти ту же максимальную скорость, но при этом ускоряются лучше, потому что лучше используют топливо, лучше решают проблемы его правильной подачи и т.д.

Автомобили до сих пор имеют большое количество передач.

Многие участники уже в первый день обнаружили, что у них слишком много передач. На глупом жаргоне, на котором говорится о квадратных, и даже о суперквадратных моторах, и который так далек от здравого смысла и понятного языка, речь, наверное, шла бы о слишком длинном шасси.

Вместе с тем, «длинные передачи», которые мы так часто используем (ой, снова я на этом жаргоне), попортили нервы стольким автогонщикам, столько моторов было уничтожено из-за того, что слишком долго приходилось их раскручивать до максимальных оборотов. Можно повторять это бесконечно, и все равно этого будет недостаточно.

Итак, картину изменили моменты передач.

В «Мерседес» и «Лянча» не допустили этой очевидной ошибки. Дело в том, что на этой трассе ни на одном участке невозможно развить скорость свыше 200 км/ч, а на ней ездят автомобили, которые разгоняются до 37-38 км/ч уже при тысяче оборотов на прямой передаче! А потом удивляются, что мотор не может раскрутиться до нужных оборотов. Обвиняют карбюратор, свечи, зажигание… но единственным виновником является конструктор автомобиля.

Думаю, даже не стоит говорить о том, что эта ошибка мешала набору нужной скорости.

На трассе в Монако участники переключают передачи по 9-12 раз на каждом круге, в зависимости от конкретного гонщика. Это подтверждает необычайно важную роль коробки передач и надежности ее узлов, поскольку эффективность мотора тесно связана со всем, что быстро вращается.

Быстрое вращение должно становиться еще более быстрым. Это наилучший критерий успеха.

Кажется, «Мерседес» разгоняются быстрее всех: это экономит

им по несколько десятых секунды на каждом круге. Фанхио и Мосс, Бера, Аскари и Кастелотти все подтвердили свои способности и отличную форму. Оценим и то, что продемонстрировали Муссо, Миерес, Тринтиньян, Симон (заменил за рулем «Мерседес» травмированного Херрманна), Пердиза, Манзон… Что касается Фарины, сказать трудно, поскольку, казалось, он окончательно оправился от своих травм. Наверняка это капризы его мотора.

Пожалуй, победителя нам следует искать среди первых пяти вышеупомянутых гонщиков. То есть, среди «Мерседес», «Лянча» и «Мазерати» Бера – вопрос только в форме, износостойкости тормозов и надежности машин. Удивительную работу проделали итальянцы – как в Турине, так и в Модене. Однако, «Мерседес» постоянно внушают страх. Нам предстоит увидеть фантастическую битву. Наверняка, будут неожиданности, и все будет зависеть прежде всего от надежности машин. Поэтому невозможно заранее предсказать, кто из пяти «кандидатов» одержит победу. Фанхио или Аскари, Мосс или Бера… или Кастелотти.

Погода стоит великолепная. Первый день тренировок привлек большое количество зрителей, их пришло почти столько же, сколько приходят на обычный Гран-при: воодушевление достигло вершины по всей стране.

Если в воскресенье будет светить солнце, мы, безусловно, станем свидетелями самого лучшего Гран-при Европы из когда-либо проводившихся.

Подготовка трассы заслуживает наивысшей похвалы: монегаски во главе с Жаком Таффом превзошли сами себя. Пожелаем им огромных успехов, каких только заслуживают приложенные ими усилия и старание.

Эту статью я прочел всего за несколько часов до гонки незадолго до сна перед тем, как погасить свет, и получил от нее огромное удовольствие. Поскольку Шарль Фару косвенно и неумышленно подтвердил мое решение провести всю гонку на средних передачах «Феррари»; пусть Аморотти узнает об этом!

Гениальная идея маэстро

Гениальная идея маэстро

В десятом часу меня разбудила горничная, которая принесла мне завтрак. Моя жена уже давно встала и вышла. Пока я еще спал, она приготовила мне мое гоночное снаряжение. На коврике у постели меня ожидали специальные гоночные мокасины, это были легкие ботинки, в которых хорошо чувствуются педали, снизу они имели асбестовые подметки, чтобы жара не утомляла ног. В мокасины были вложены синие носки. Все было на месте, кроме шлема и очков, которые я всегда оставлял в своем «Бьюике». А на ночном столике на самом виду – все те цацки (чачки-мачки), как я их называл, без которых я бы неуютно чувствовал себя во время гонок: медвежонок, четки и цепочка с тремя медальонами, которую я носил на шее.

Мне это все напоминало облачение тореадора перед корридой. Горничная, видимо, подумала о том же. Мысли об обслуживании мастера руля за несколько часов до величайшей гонки года должны были умилять ее. Я судил об этом по тому, как она внесла поднос: едва не опрокинула с него кофейник на мою красивую пижаму. Быстрым рефлекторным движением я спас ситуацию, буквально на лету подхватив кофейник. Судя по этому, я посчитал, что нахожусь в хорошей форме.

Я выпил чашечку кофе и позвонил заказать себе в номер обед на одиннадцать. Мне ответили, что «госпожа уже отдала распоряжение» и даже, приложив некое усилие, ознакомили меня с меню: мясной бульон, мясо-гриль, салат и грейпфрут. Очевидно, моя жена обо всем позаботилась. С того времени, как она начала скитаться со мной по гоночным трассам мира, она усвоила все мои привычки и отлично знает, что перед гонкой я:

1. предпочитаю спокойно обедать в номере,
2. обедаю до двенадцати, чтобы до старта переварить пищу.

Эта укоренившаяся привычка не является чем-то оригинальным, это вполне логичный порядок, заведенный для того, чтобы обеспечить оптимальные условия для успеха… это скажет вам любой гонщик.

Перед обедом я хотел непременно посетить боксы, но не в гоночном костюме. Я не хотел привлекать к себе внимания, хотел избежать встреч с друзьями и журналистами и всякой излишней болтовни. Я хотел любой ценой поберечь нервы и для достижения этой цели, при необходимости, способен был даже на неприличное поведение.

Из отеля до боксов мне удалось добраться без проблем.

Издалека я увидел Стирлинга Мосса, одетого в белый комбинезон, он разговаривал с целой толпой приятелей. Ему было всего 25 лет, и его молодой организм имел еще достаточный резерв нервов, чтобы позволить себе тратить их.

Этот визит в боксы был не таким уж необходимым, скорее привычкой. Тем, что не поленился прийти, я прежде всего хотел продемонстрировать механикам, что ценю их усилия, что я вместе с ними… в радости и в горе.

Был там и Уголини. Он подошел ко мне, улыбаясь.

– Меацци передал мне то, что ты ему рассказал вчера вечером. Это отличная тактика. Настолько отличная, что я сразу же позвонил Коммендаторе и ознакомил его с ней. Он был в восторге и попросил меня передать тебе: «Что бы ни случилось, скажи ему, что я его заранее поздравляю.»

Это хорошее известие растрогало меня и еще больше ободрило. Я подумал, что идея позвонить Феррари была очередной гениальной мыслью маэстро. Уголини был поистине «личностью»: он был выдающимся психологом и дипломатом, который мог без излишних волнений навязать Вам свой авторитет.

Я поздоровался с Меацци, с его небольшой командой механиков и подошел к своему автомобилю. На номера был нанесен новый слой краски, чтобы выглядели красивей, а, главное, читабельней. Номера 44, выведенные белой краской, светились на огненно-красном кузове, на который старательно навели лоск. Я по-дружески похлопал автомобиль, словно хорошего коня, и меня охватило неудержимое желание сесть за его руль.

Я сделал вид, что проверяю, хорошо ли установлено сиденье, но, в действительности, я сел потому, что внезапно почувствовал безумное желание повести автомобиль, повести быстро, очень быстро. Я хотел, чтобы гонка началась как можно скорее. Однако, я не нервничал, как когда кто-то желает, чтобы все как можно скорее закончилось, это было здоровое нетерпение, как когда кто-то сильно голоден и не может дождаться, когда, наконец, все сядут за стол.

Меацци подошел ко мне и приятельски подмигнул.

– Va bene? – спросил он меня по-итальянски.

– Очень хорошо, чувствую себя великолепно, – ответил я ему, вылезая из автомобиля.

О монопостах

Думаю, что наступило время объяснить, какая разница между гоночным монопостом и туристским автомобилем.

На предыдущих страницах я уже говорил о коробке передач и объяснял, почему на гоночных автомобилях необходимо использовать перегазовку.

На моей «Феррари» рычаг переключения передач находился слева: первая передача находилась слева наверху, вторая – слева внизу, третья – справа наверху и четвертая справа внизу. Чтобы включить задний ход, необходимо было приподнять небольшую защелку и на уровне нейтрали рычаг сдвинуть вправо. Кажется, что эта операция сложная, но на гоночных автомобилях практически нет необходимости использовать заднюю передачу.

Панель приборов на монопостах простая. На ней находится лишь тахометр и четыре указателя (давления масла, температуры масла, температуры воды и давления топлива). Спидометра нет, вместо него – тахометр.

Между прочим, именно за тахометром гонщик никогда не должен забывать следить. Гонщик знает число оборотов двигателя, которого он может достигнуть на каждой из четырех передач. И их никогда не следует превышать, иначе можно запороть двигатель.

Поскольку не все гонщики рассудительны, почти во всех случаях конструкторы предусматривают на тахометре контрольку. Этой контролькой является красная стрелка с изогнутым кончиком, которая блокируется, как только гонщик превысит допустимые обороты. На моей «Феррари» можно развивать максимум 7500 об/мин. При 7500 оборотов «контролька» блокируется и если потом запороть двигатель, вам как следует намылят голову.

Если у вас это случится не раз, сразу же расползется слух и такой «увалень» быстро приобретет репутацию разрушителя машин. За всю свою карьеру я заблокировал контрольку лишь раз тем, что не использовал перегазовку. Поскольку это не стало моей привычкой, без дискуссий выслушали мое объяснение… и больше об этом не говорили.

На гоночных автомобилях руль практически не имеет передаточного отношения. И если вы хотите его повернуть, достаточно до отказа повернуть колеса влево или вправо. Это позволяет проходить самые крутые повороты без того, чтобы менять положение рук на руле, что означает, что вы постоянно держите руль посредине и руки слабо согнуты.

И еще одна очень важная деталь: по обе стороны от руля на внешней стороне кузова расположены два круглых зеркала заднего вида, которые позволяют гонщику не упустить ничего, что происходит у него за спиной. Он хорошо видит приближение более быстрого соперника, и если решит не освобождать ему дорогу, никто ему этого не простит. Между прочим, тяжелей всего обгонять гонщика-новичка не потому, что у него дурные намерения, а просто потому, что у него и так хватает забот, чтобы удержать автомобиль на трассе и совсем нет времени, чтобы посмотреть в зеркало заднего вида.

Удержать монопост на полной скорости в прямом направлении совсем не просто. Автомобиль имеет огромную мощность и малый вес и если добавить газ слишком резко, автомобиль имеет тенденцию свернуть в сторону с дороги или даже «вылететь с трассы», что нужно исправить очень мягким поворотом руля.

Когда задняя часть автомобиля отклоняется вправо, руль надо повернуть вправо – таким образом автомобиль можно удержать в прямом направлении. Это объясняет, почему на жаргоне гонщиков говорят, что монопост управляется «по положению зада». На сиденье чувствуется любая реакция автомобиля и в соответствии с этим надо работать рулем.

Во время гонок, если какой-то поворот хотите пройти быстрее, часто используется контролируемый занос автомобиля, который, вместо того чтобы поворачивать, просто скользит. Это уже работа специалиста и решительно не рекомендую пробовать его на туристическом автомобиле. Тем более, что на дорогах с нормальным движением, то есть движением в обоих направлениях, вы не сможете проходить поворот используя всю ширину дороги, что необходимо во время кольцевых гонок, где ездят лишь автомобили, участвующие в соревновании и лишь в одном направлении.

В конце концов, если бы я не оправдывал надежд тех, кто восхищается дерзостью гонщиков, которые ездят на скорости свыше двухсот километров в час колесо в колесо, и повороты проходят на расстоянии лишь в несколько сантиметров от тротуаров, я бы обратил внимание на то, что монопост точно вести гораздо легче чем туристический автомобиль: во-первых, потому, что лучше видны передние колеса… во-вторых, потому, что гонщик сидит не справа или слева, а посредине и отлично видит все, что делается по обе стороны.

Напомню и то, что монопосты для Гран-при не имеют стартеров. Механик «заводит мотор» при помощи переносного стартера, оканчивающегося длинным стальным стержнем, или –

однако это обычно правила запрещают – так, что автомобиль толкают, гонщик в него вскакивает и разумеется, ногой нажимает педаль сцепления… как это делается зимой, когда мотор холодный и не хочет заводиться.

Раз речь зашла о правилах, обратим внимание на то, что на всех Гран-при так называемой формулы 1 могут принимать участие лишь одноместные автомобили (монопосты), которые имеют двигатели с объемом цилиндров 2500 см³. Объем цилиндров, который устанавливает международная спортивная комиссия, может год от года меняться, чтобы не давать конструкторам почивать на лаврах. Естественно, если кто-то решит поменять формулу, должен заявить об этом с достаточным упреждением.

Так, например, в 1959г.[7] объем цилиндров был снижен до 1500 см³. Конструкторы знали об этом уже с 1956г. Это объясняет, почему можно было видеть гоночные «Феррари 1500" уже в 1957г. Коммендаторе не хотел быть застигнутым врасплох. И «Мазерати» – их основной соперник из Модены, пришли с 1500… Английские «Купер» также уже почти готовы. Я верю, что «Бугатти 1500», который конструируют в Молсхейме, будет готов к сезону 1959. Уверен, что и у «Мерседес» в Штутгарте усиленно работают над этой проблемой.

Многие любители гонок не понимают различия между гонками формулы 1 и гонками так называемой спортивной формулы.

Так, например, мне часто задают вопрос: «Почему не принимает участия в Гран-при «Ягуар», который удостоился стольких наград в Ле Мане?" – Да просто потому, что он имеет объем цилиндров три литра и более и что фирма «Ягуар» не уверена, что имела бы успех с мотором, имеющем объем цилиндров 2,5 литра. Это огромная работа, которая стоит денег, а результат не ясен.

В 24-часовых гонках в Ле Мане – спортивной формуле – автомобили имеют крылья, фары, стартеры и два места. Объем двигателей произвольный. В 1954 году я вместе с Гонзалесом выиграли «24-часовую гонку» в Ле Мане на «Феррари», которая имела 12 цилиндров и объем двигателя 4,9 литров. Это был монстр, который мог развивать скорость свыше 300 км/час.

Аналогично в «Милле Милья». Таруффи в этой гонке в 1957г. завоевал победу на автомобиле с объемом цилиндров 3,8 литров, в то время как в гонках формулы 1, повторяю, разрешенный максимальный объем цилиндров 2,5 литров.

В «Милле Милья», в «24-часовой гонке», в «12-часовой гонке Реймса», на «Нюрбургринге» в Германии, в «12-часовой гонке в

Себринге» в Америке наряду с гонками автомобилей произвольной категории существует группировка по категориям на основе объема цилиндров.

В Гран-при формулы 1 все проще: автомобили на старте равноценны – все монопосты. Как чистокровные скакуны, которые гоняются лишь на ипподромах, так и эти автомобили знакомы лишь со специальными гоночными трассами, на которые доставляются и с которых увозятся на грузовых автомобилях. Здесь существует лишь один класс. Это гонки в истинном смысле слова – исключительнейшие.

Психологическая подготовка перед гонками

Да, формулу 1 с её монопостами и кольцевыми трассами, каждый метр которых гонщики должны знать назубок, я предпочитаю всем остальным гонкам. Чем больше я отмечаю ее заселенность, тем больше радуюсь этому.

Позволю себе сделать такое сравнение: победитель гонки формулы 1 напоминает актера, играющего в классической драме Корнелиуса или Расини. Но эта игра, будучи ограниченной железным александриновским ошейником, не может позволить допустить ни малейшей ошибки, тогда как актер в свободном театральном жанре может себе это позволить, и если память ему изменит, он всегда может симпровизировать, и публика этого не заметит.

Именно об этом я думал, ожидая момента, когда выйду на трассу.

Я снова облачился в пижаму, чтобы удобней было обедать. Гоночный комбинезон тем временем лежал на постели, ожидая, когда настанет время его одеть.

Часы перед гонкой всегда самые тяжелые. Человек старается сохранять спокойствие, но, боже мой, как же тяжело справляться с нервами, обуздывать свое воображение и стараться не думать ни о чем таком, что возбуждает нервы!

Едва поев, я постарался немного отдохнуть… но тщетно. Как бы я ни хотел сохранять спокойствие, сам же постоянно желал, чтобы кто-нибудь позвонил, пришел поговорить, что-нибудь рассказал мне… чем-нибудь занял меня, помог мне скоротать этот час длиной в вечность.

В конце концов, мне удалось немного собрать свои мысли на своих соперниках. Ведь они были в таком же положении, что и я, – нервничали и находились в напряжении. Обладая репутацией спокойного и хладнокровного гонщика, я представлял себе, как некоторые из них, горящие нетерпением, с завистью говорили: «Ах, как бы я хотел быть таким же спокойным, как Тринтиньян. У него точно нет никаких проблем.»

Эта мысль, пусть немного жестокая, мне нравилась. Я удобно расположился в кресле у окна и наблюдал из него за тем, как трасса понемногу приобретала гоночный вид. Главная трибуна напротив финишной прямой, обратной стороной повернутая к морю, начинала заполняться. Мне казалось, что пришедшие заблаговременно зрители являются по-настоящему спокойными и

дисциплинированными людьми, не желавшими полагаться на случай. На шеях многих из них висели бинокли.

«Это, наверно, для того, чтобы можно было получше рассмотреть аварию,» – сказал я с чувством горечи и сразу же упрекнул себя за это.

Было глупо так обвинять своих зрителей. Ведь это были добрые люди, которые заплатили за то, чтобы увидеть не то, как мы рискуем, но увидеть нас в тот момент, когда нам удастся добиться успеха, который им может только сниться, которого сами они не способны достичь. Таким образом, я сидел в кресле, пытаясь занять себя чем-нибудь, лишь бы отвлечь свои мысли, но каждые пять минут я поглядывал на часы, понимая, насколько верно выражение «убивать время».

Иногда я бросал взгляд на свои талисманы, разложенные на ночном столике: на маленького медвежонка и четки – по существу, два символа моей слабости, потому что я сам постоянно старался побороть суеверия, которые у некоторых автогонщиков перерастают в одержимость.

Я хотел сыграть роль свободомыслящего человека. Но, вопреки этому, я и представить себе не мог, что смог бы стартовать без своего медвежонка, четок в кармане и медальона святого Кристофа на шее. Это означало бы напряженность, обеспокоенность и нервозность во время гонки, что, в конце концов, сказалось бы на пилотировании автомобилем… со всеми вытекающими отсюда последствиями.

Во всех опасных профессиях – а профессия автогонщика является таковой – вопрос удачи является очень важным.

С медвежонком меня связывали сентиментальные воспоминания, и я считал их достаточной причиной для того, чтобы я так льнул к нему.

Этот медвежонок являлся подарком моей жены. Она подарила мне его при таких драматических обстоятельствах, что он стал для меня символом жизни или, скорее, смерти.

В 1948 году на Гран-при Берна я попал в тяжелейшую в своей жизни аварию. Журналисты тогда даже объявили, что я умер в больнице.

Трасса была очень опасной. Она состояла из широких дуг, которые можно было проходить на большой скорости, что представляло из себя очень большой риск, а на некоторых участках она извивалась под кронами деревьев густого леса. Влетая в лесную чащу на скорости более двухсот километров в час, создавалось впечатление, будто попадаешь в тоннель. На несколько секунд оказываешься в абсолютной темноте, поскольку глаза не могут привыкнуть к такой резкой перемене освещения.

Следующей опасностью при проезде чащи было то, что солнце никогда не заглядывало на дорогу на этом участке, поэтому она постоянно была влажной и скользкой. И, наконец, вдобавок ко всему, поверхность трассы на этих участках была очень плохой. Она изобиловала небольшими бугорками, которые не имели никакого значения, если ехать по ним, словно на туристическом автомобиле, со скоростью 60 км/час, но гоночные автомобили на полной скорости очень опасно подскакивали на них.

Именно здесь, в Берне, примерно десять лет назад разбился Варци, величайший, после Нуволари, итальянский гонщик довоенных лет. Здесь же попал в тяжелейшую аварию величайший немецкий ас Карачиолла, которая положила конец его гоночной карьере.

Не знаю, садизм это или незнание, но факт в том, что каждый изгиб и каждый поворот той трассы носит имя того или иного гонщика, либо лишившегося там жизни, либо чуть было не лишившегося. Меня эта заслуга также не миновала. Один из поворотов этой трассы носит мое имя. Для автогонщика это можно считать прижизненным памятником… однако, я бы вполне обошелся и без него.

Напоминанием о моей аварии в Берне является шрам длиной около 20 см, пересекающий мой живот. Я распространяюсь об этой страшной детали, потому что я горжусь тем, что имею такой шрам, какого нет ни у кого другого. Каждый сантиметр этого шва имеет разную ширину.

Уже несколько дней я находился без памяти, когда обнаружили, что у меня разорвана селезенка. Ее достали, и меня снова тщательно зашили. Во время операции в один момент уже подумали было, что я отошел на тот свет. Тогда хирург закончил шов будто шилом, если можно так сказать.

Поэтому я так горжусь этим шрамом, поскольку побывал на том свете и, наверное, являюсь всемирным уникумом.

Прежде чем рассказать о своем медвежонке, я хочу выразить признательность своему другу, Манзону, поскольку, возможно, это именно он спас мне жизнь. Мой Gordini вместе со мной совершил настоящую «мертвую петлю». Меня выбросило из автомобиля, и я, словно полено, упал прямо посреди дороги, тогда как мой автомобиль, совершив кувырок, начал прямо на меня съезжать с откоса, на который он вылетел.

Как раз в этот момент к месту аварии на скорости свыше двухсот километров в час приближался Манзон. Он мог спокойно меня объехать, избежав для себя проблем.

Однако, не колеблясь, он врезался в мой автомобиль. Он

рисковал своей собственной жизнью, чтобы спасти мою. Небеса вознаградили его за столь великодушный поступок, поскольку он вышел из этой аварии без серьезных последствий. Но и спустя десяток лет я этого не забыл – поскольку такие вещи не забываются никогда – и сейчас я говорю: «Благодарю тебя, Манзон».

Две недели я боролся со смертью, пока, наконец, судьба не решила, что у меня есть право на жизнь, даже скорее, пережить это.

Для моей жены, многое пережившей у моей постели, надежда была как порыв свежего воздуха. Для нее было роскошью немного прошвырнуться по городу. Вернувшись, она вручила мне медвежонка.

– Возьми его, это тебе. Я проходила мимо одного магазина. Витрина была полна плюшевых медведей всяких размеров. Но этот малыш был не похож на других. У него такой человеческий, такой веселый и счастливый взгляд… как сейчас у меня. Поэтому я принесла его тебе, поскольку уверена, что он принесет тебе счастье.

Такая вот история у моего медвежонка, и, понятно, нужно иметь каменное сердце, чтобы не полюбить его. С того времени я никогда не участвовал в гонках без него.

И все же однажды в Мадриде так случилось, что я чуть не стартовал без него. Я как раз собирался сесть в свой Gordini и стартовать, когда механик Лоррис спросил, все ли у меня в порядке. Я ответил ему, что да.

– А медвежонок?

Я быстро проверил карманы… кровь застыла в моих жилах – я забыл его!

Вокруг нас уже ворчали моторы.

– Где он? – закричал Лоррис, перекрывая шум моторов.

– Он в моем «Бьюике», подвешен к зеркалу заднего вида.

«Бьюик» был припаркован за трибунами, и на путь туда и обратно требовались добрые пять минут. Не успеть. Со сдавленным сердцем я добавил:

– Ничего, тем хуже для меня, что сделано, того не вернуть.

– Где ваш «Бьюик»?

Вопреки тому, что я ему постоянно повторял, чтобы он не бегал туда, я объяснил ему, где. Он сорвался как ненормальный, не обращая внимания на мои протесты.

Я был уверен, что Лоррису не хватит времени на то, чтобы успеть до старта преодолеть такое расстояние. Я пытался себя убедить в этом, но, усаживаясь в автомобиль, я почувствовал безумную надежду, что он поспеет вовремя.

Руководитель гонки объявил:

– Внимание, старт через минуту.

Убеждая себя, я говорил: «Не будь дураком, это всего лишь игрушка. У нее нет ничего общего с гонками.» А сам не мог отвести взгляда с места, откуда должен был появиться Лоррис.

– Внимание, до старта тридцать секунд.

Я ненавидел стартера. Чувствовал себя взвинченным и разгоряченным, как в лихорадке. Усилием воли мне удалось повернуть голову. Склонив голову над рулем и закрыв глаза, я ожидал обратного отсчета: «пять, четыре, три, два, один, старт», и молился, чтобы Лоррис успел вопреки всему.

Небеса вняли моей мольбе. До старта оставалось не более десяти секунд, когда он буквально набросился на мой автомобиль.

– Есть! – задыхаясь, закричал он.

Быстро, словно вор, я сунул его в комбинезон. Даже чуть не забыл поблагодарить этого доблестного парня… Он может гордиться тем, что доставил мне одну из величайших радостей в моей жизни.

Аскари и черные кошки

Думаю, я достаточно защитил своего медвежонка, чтобы выглядеть слишком суеверным.

Однако, не хочу выдавать себя и за «слабоумного», я думаю, во всем, в том числе и в суевериях, есть предел, который никогда не следует переходить.

Как-то раз я вылечил одного молодого итальянского гонщика, привыкшего креститься перед стартом. Этим он сильно раздражал меня, и однажды я не выдержал. Он стартовал рядом со мной из одного ряда, поэтому мне представилась отличная возможность, и когда он начал креститься, я крикнул ему:

– Что, хочешь умереть, помирившись с Господом?

Эта злая шутка его сильно задела. После гонки он подошел ко мне и спросил, почему я так издевался над его верой.

– Я такой же верующий, как и ты, – ответил я ему. – Может, даже более верующий, но если я чувствую необходимость помолиться перед гонкой, это касается лишь меня и… Господа. Поэтому, если хочешь помолиться, сделай это в комнате. А креститься перед трибунами – по-моему, не что иное, как представление, которым ты хочешь поразить публику. Это уже не вера, а фетишизм и комедиантство.

С другим неприятным проявлением суеверия я однажды столкнулся на пути из Парижа в Спа. Со мной в автомобиле ехали два других гонщика. Была ночь. Я ехал быстро, и все было тихо. Внезапно мои пассажиры начали вертеться и обшаривать карманы. Обеспокоенный, я спросил их:

– Что вы делаете… думаете, я засну за рулем?

– Нет, нет, – ответили они, при этом постоянно посматривая на дорогу сквозь зубья расчесок, которые они успели вытащить из карманов.

Я с изумлением наблюдал за ними:

– Вас из-за угла мешком ударили, что ли?

– Нет, мы даем клятву судьбе. Ты что, не видел черную кошку, которая перебежала нам дорогу?

Я серьезно их обругал.

– Если вы в такой темноте увидели кошку, к тому же черную, то вы ясновидцы… В конце концов, черная кошка или какая другая, какое это имеет значение? Ей-ей, у вас, вероятно, размягчение мозгов!

Случай с черной кошкой является классическим примером суеверий у автогонщиков.

Этому суеверию подвержены многие – от «учеников» до

мастеров руля. Именно против этой комедии и комедиантства я и восстаю. В самом деле, легче подражать манере Аскари, короля суеверных, опасаться черных кошек, нежели научиться его виртуозному владению рулем монопоста на скорости около трехсот километров в час.

Должен сказать, суеверия буквально отравляли жизнь Аскари. Все насмехались над его манией и терпели ее лишь потому, что он был величайшим мастером руля.

Если бы я захотел привести здесь список его суеверий, на это потребовалась бы целая книга. Удовлетворюсь тем, что расскажу, по крайней мере, некоторые из самых смешных казусов, связанных с его злейшими врагами, черными кошками, которых он считал воплощением злой судьбы.

Однажды, когда он готовился к Гран-при Марселя, черная кошка перебежала дорогу перед его автомобилем как раз в тот момент, когда он посреди ночи спускался от Каннебьера к Старому Порту.

Альберто сидел за рулем, а рядом с ним – его механик. Он немедленно затормозил, остановился, вышел из автомобиля и попросил механика сесть вместо себя за руль.

– Если черная кошка перебежала нам дорогу, значит, мы въехали в Марсель проклятой дорогой. Дальше этой дорогой мы ехать не можем, – пожаловался Альберто.

Его механик был рад этому… кроме того, он был терпелив. Он сдал автомобиль назад. Аскари заставил его выехать за город и въехать в него другой дорогой!

Таким образом, они проехали лишних тридцать километров и, кроме того, заблудились в предместьях Марселя.

Когда, в конце концов, они добрались до отеля, уже светало… но Аскари, по крайней мере, смог спокойно заснуть.

Следующее известное приключение Аскари еще более невероятное, но в равной степени достоверное.

Он жил в Милане, в доме, к которому вела широкая лестница. Альберто, будучи дисциплинированным гонщиком, обычно ложился спать довольно рано. Не было еще и десяти часов, когда однажды вечером он возвращался домой. Но, едва собравшись ступить на лестницу, он обнаружил, что перед его дверью дремлет черная кошка.

В соответствии с суеверием, которое Аскари знал на память, чтобы избежать злой судьбы, ему оставалось только одно – терпеливо ждать, пока кошка не уйдет сама… главное, он не мог ее прогнать!

Он сидел на краю лестницы и прикуривал одну сигарету от другой, ожидая, когда кошка, наконец, соизволит уйти.

Та, очевидно, имела хорошее чувство юмора или просто изрядно запоздала со сном. Уже было далеко за полночь, когда она, наконец-то, проснулась, хорошо потянулась, позевала, тщательно выполнила свой туалет, и, наконец, её сподобило неспешно покинуть лестницу. Аскари, находясь на грани нервного срыва, ждал этого момента более двух часов!

Возможно, я слишком строг, но, думаю, заходить в суевериях настолько далеко – отличный способ однажды оказаться перед психиатром.

Подготовка к старту

Я посмотрел на часы, было два часа пополудни, до старта оставался еще час. Настало время облачаться в комбинезон. С этим я справился быстро, при этом не забыв о медвежонке и четках. Подойдя к окну, я решил подождать, пока на трассу не начнут выводить автомобили, и только потом спуститься самому.

Едва я заметил, что трибуны уже готовы лопнуть, как раздался рокот моторов.

Автомобили с механиками за рулем начали с шумом выезжать на трассу. Другие толкали вручную, будто стараясь не перенапрягать их.

Я огляделся в последний раз, чтобы убедиться, что ничего не забыл. Натянул на голову шапочку с помпоном, которая приносит мне удачу. Ощупал карманы, чтобы убедиться, что медвежонок и четки на месте… Да, я был готов покинуть прохладный полумрак своего номера. Спокойным и твердым шагом я направился к трассе, где под лучами палящего солнца шумела толпа, словно рой ос, потревоженных надвигавшейся бурей, поднятой двадцатью заведенными моторами.

Со своей женой – она, как всегда, собиралась провести гонку в боксах с секундомерами в руках – я вышел на трассу, чтобы добраться до боксов. Проходя мимо барьера, сдерживавшего толпу, я несколько раз услышал «Удачи, Prdko». Я отвечал на приветствия этих людей, веривших в меня, махая им рукой и раздавая улыбки наугад во все стороны.

Мне никогда не доставляло удовольствия быть в центре внимания, но в Монако добраться до боксов незамеченным просто не было возможности. Я вынужден был идти по трассе и при этом чувствовал себя генералом во время почетного смотра своих войск. Скоро я сяду в автомобиль, и мне не будут мешать взгляды десятков тысяч пар глаз, постоянно следящих за мной. Но в тот момент, когда я вынужден был идти пешком на виду у всех, я был напуган, будто шел перед ними голым.

Тогда моя жена обратила внимание на то, что у одной из своих лодыжек я не застегнул нижний край штанины из синего полотна.

– Ничего, – сказал я, – застегну в боксах. Надеюсь, ты не хочешь, чтобы я застегивался на виду у всех. Я был бы похож на новичка, который не может даже одеться.

Одновременно я ускорил шаг, чтобы поскорее оказаться под прикрытием боксов, кишащих гонщиками, механиками, журналистами, функционерами и разными жуликами, не

желавшими платить, …и немного оправиться.

До старта оставалось еще около десяти минут. Публика приветствовала овациями появление принца Ренье в почетной ложе. Шарль Фару, который распоряжался гонками, торжественно открыл трассу на роскошном туристическом «Мерседесе».

«Ага, один „Мерседес“ уже здесь», – произнес я задумчиво.

Последние несколько минут были самыми трудными. Каждый из соперников убивал время в соответствии со своим характером и состоянием своих нервов. Меня развлекало наблюдение за ними. Некоторые ходили взад-вперед перед боксами… видимо, из комедиантства. Я увидел погруженного в раздумье Фанхио, сидевшего под деревом на углу какого-то ящика. Мосс в белом комбинезоне выслушивал Нойбауэра. Руководитель команды «Мерседес» давал ему последние указания и советовал быть поспокойнее. Опершийся о бокс и повернувшийся спиной к публике Аскари был похож на истукана. Хорошо зная Альберто, я был уверен, что он произносит какое-нибудь кабалистическое заклинание, чтобы избежать злой судьбы.

Время «Н» приближалось. Механики вручную толкали автомобили к стартовой решетке и расставляли их в соответствии с порядком, утвержденным после квалификации.

На первой линии расположились «Мерседесы» Фанхио и Мосса и красная, более короткая, более легкая и приземистая «Лянча» Аскари. Во втором ряду стояли два красных автомобиля: «Мазерати» Бера и «Лянча» Кастелотти. На третьей линии – опять три автомобиля: «Мазерати» Миереса и Муссо и «Лянча» Виллорези.

Сам я стартовал с четвертой линии вместе с «Мазерати» молодого Пердизы. Лучший среди синих автомобилей – «Гордини» Манзона – стоял лишь на пятой линии, по бокам от него находились «Мерседес» Симона и «Феррари» Фарины.

От линии старта до поворота в форме шпильки перед газгольдером, пожалуй, не было и двухсот метров: и это было немного опасно. Поскольку передо мной было слишком много автомобилей, я не мог надеяться, что смогу блестяще стартовать. Я размышлял:

«После старта окажусь на десятом или одиннадцатом месте, в самой середине пелотона. Это опасная позиция. На протяжении первых кругов мне будет тяжело.»

Все это я высказал вслух Уголини, когда он спросил меня, хорошо ли я себя чувствую. Маэстро нервничал, впрочем, как и все находившиеся в боксах и на трибунах.

Когда диктор попросил гонщиков занять свои места в автомобилях, в толпе облегченно зашумели.

Я надел шлем, натянул перчатки, подмигнул своей жене, которая уверенно ответила мне тем же, и сел в автомобиль, перед которым меня уже ожидал Меацци, чтобы запустить двигатель. Грохот усиливался по мере того, как все постепенно заводили моторы.

Удобно расположившись в своей «бочке», я уже не воспринимал ничего постороннего. Я смотрел на механиков, бегавших вокруг автомобилей, функционеров, бегавших между трассой и боксами… Все это напоминало мне немой фильм. Когда все они освободили трассу, и распорядитель гонки приблизился к нам с поднятым в руке флагом, я понял, что через мгновение мы наконец-то стартуем. Не нервничая, правой ногой я поглаживал педаль газа, левая нога находилась на педали сцепления, правая рука – на руле, левая – на рычаге переключения передач, с готовностью ожидая обратного отсчета: «пять, четыре, три, два, один, старт.»

Взмах флага, и двадцать автомобилей в клубах пыли с ревом рванулись по направлению к повороту перед газгольдером. Гран-при Европы начался.

Неприятность, случившаяся с Широном

Поскольку я описывал события этого Гран-при спустя более двух лет после того, как они произошли, позволю себе предложить Вам информацию, которую я сам узнал уже по окончании гонки. Я хочу быть честным историком, поэтому первоисточник для меня прежде всего. Разумеется, во время соревнования, будучи привязанным к своей «Феррари», я не мог знать о всех более или менее драматических моментах, происходивших с моими соперниками.

Сейчас, когда я вижу те события в истинном свете, чувствую, что лучше могу описать Вам ход нашей гонки, которая, благодаря капризам судьбы, и по сей день считается одной из самых захватывающих в истории автомобильных гонок.

В ожидании сигнала стартера я обратил внимание, что позади меня – поскольку я стартовал с седьмого ряда – вокруг автомобиля Широна царила страшная суета.

Поскольку Аскари, звезда фирмы «Лянча», во время тренировок повредил свою коробку передач, ночью спешно перекрасили номера на автомобилях: номер 26 Аскари заменили на номер 32 Широна, и наоборот.

Правда, великий Луи об этом не догадывался, да и кто мог об этом догадываться? И только за несколько минут до старта, садясь за руль автомобиля, он обнаружил, что тот – о чем ему не осмелились сказать – вовсе не его автомобиль. Это его не очень обрадовало, и механики поспешили его успокоить. Поскольку Широн был выше Аскари, по крайней мере, на десять сантиметров, они попытались отрегулировать ему сиденье. Но для его длинных ног этого было мало. Он не мог нормально сидеть в нем – правое колено упиралось в рычаг переключения передач. Но итальянцы – мастера импровизации, за несколько минут перед самым стартом при помощи французского ключа они изогнули этот рычаг, чтобы Широн смог разместить свою ногу… однако, забыли сказать ему, что после этого он сможет использовать лишь три передачи из пяти… мило, однако?

Неприятность, случившаяся с Широном, типична и принадлежит к категории тех, что так часто выставляют гонщиков на всеобщее посмешище. Зрителям даже на ум не может прийти, что гонщик получил такой гандикап. Они видят лишь одно – гонки. В таких случаях обычно следует комментарий: «Такой-то и такой-то работает так, будто хочет нас чем-то ошеломить.» А

«такой-то» в этот момент вынужден просто творить чудеса, лишь бы только довести автомобиль до финиша.

Но, как говорят с определенной долей фатализма: «Такова жизнь». А Широну было не до смеха, и ему не оставалось ничего другого, как спасать ситуацию, а именно – стартовать в гонке и идти не в полную силу. Что он и сделал.

Меня часто спрашивают, о чем я думаю во время гонок. Ответ простой: «Думаю лишь о них, ни на секунду не отвлекаясь».

В Монако моя задача казалась сложной, и я целиком сосредоточил свое внимание на плане, в соответствии с которым решил построить гонку. В момент старта я констатировал тот факт, что было жарко… и я был рад этому, поскольку переношу жару необычайно хорошо. Палило солнце, а к нему добавлялся жар от мотора, предвещая тяжелую гонку и много поломок. Теперь все зависело от меня, как я воспользуюсь этими обстоятельствами.

Мало кто может себе представить, какая стоит жара в бочке монопоста на протяжении сотен километров. Тем не менее, для гонщика нет ничего хуже, чем шум. Мы никогда не засовываем в уши вату, чтобы лучше чувствовать реакцию мотора. Меня совершенно не волнует, что до конца дня я буду глухим.

И, наконец, автогонки требуют отличной физической формы, и нельзя забывать, что на такой «саночной трассе», как в Монако, нужно иметь крепкие и достаточно выносливые руки, чтобы на протяжении ста кругов переключать передачи тысячу двести раз.

Все эти подробности с переключениями передач говорят о том, что без использования перчаток просто не обойтись. Без перчаток гонщик стер бы кожу на ладонях до крови уже после пятидесяти кругов. Зачастую к концу гонки ладонь стирается до крови и в перчатках. Еще раз напомню, что монопосты не имеют синхронизаторов в коробке передач, и на последних кругах часто приходится со всей силы тянуть рычаг переключения передач, чтобы включить низшую передачу.

Во время гонок все детали автомобиля вынуждены работать с максимальной отдачей, и об этом гонщик не должен забывать никогда. Даже после старта, когда тормоза, амортизаторы и коробка передач должны функционировать с исключительной точностью, их нужно беречь… и не поддаваться на провокацию, пытаясь догнать соперника, который едет как сумасшедший.

Я досконально знал возможности своей «Феррари». Знал, что они были ограничены, и если бы я захотел догнать лучше подготовленные, а значит, более быстрые и более резвые «Мерседес» и «Лянча», далеко бы я не уехал.

Осторожный старт

Я стартовал осторожно. Примерно через двести метров после старта молодой Пердиза на «Мазерати» попытался обойти меня за шпилькой у газгольдера, я не стал препятствовать ему в этом и пристроился непосредственно за ним на десятом месте в пелотоне, который возглавлял белый автомобиль, принадлежавший, по-моему, Фанхио.

Я был спокоен, поскольку старт, которого я так опасался, прошел хорошо. Двадцать автомобилей колесо в колесо прошли поворот у газгольдера безо всяких столкновений. К счастью, в тот момент рядом не оказалось никого, кто бы мог коснуться моего автомобиля. Но мне хотелось, чтобы позади было уже, по крайней мере, двадцать кругов.

На трассе, состоящей практически из одних поворотов, «недосягаемые» могли сыграть очень большую роль до тех пор, пока автомобили держались вместе. Представьте себе, что Пердиза, шедший передо мной, например, развернулся бы поперек тобоггана, спускающегося от Казино к морю: я бы непременно врезался в него. Очевидно, в этом случае Манзону, на своем «Гордини» шедшему едва ли не в двух метрах позади меня, не оставалось бы ничего иного, как врезаться в мою «Феррари».

Меня успокаивало лишь то, что мы выступали на Гран-при Европы, а это означало, что все мои соперники были опытными гонщиками, знающими толк в кольцевых автогонках. По правде говоря, я никого так не боюсь, как новичков, которые легко пугаются, или фраеров, у которых есть средства на покупку монопоста и которых приходится терпеть в менее значимых гонках. Организаторам они ничего не стоят, и стартуют они только ради количества, поскольку их автомобили издают точно такой же шум, как и все остальные.

На мастера руля они, возможно, производят слишком тревожное впечатление, но мне все равно. В этой небезопасной профессии человек станет настоящим профессионалом только тогда, когда научится рассчитывать тот риск, на который он сможет позволить себе пойти. Гораздо труднее научиться тормозить, нежели идти «из огня да в полымя» и нестись как сумасшедший.

Разве не является мастерством способность управлять собой? Итак, после первого круга я шел на десятом месте – из двадцати, следовательно, ровно посередине пелотона. Только я собрался войти в поворот у газгольдера, как увидел, что из него уже выходят два белых автомобиля лидеров – Фанхио и Мосса, и

следом за ними – красный, который мне не удалось идентифицировать – возможно, он принадлежал Аскари или Бера. Быстро прикинув, я сообразил, что отставал от них на три секунды. Сделав в уме еще одно действие, получалось, что:

«Два «Мерседес» обойдут меня на 35-ом круге».

Но на их месте я оказался лишь после того, как вышел из поворота у газгольдера, откуда смог увидеть другие автомобили, которые только собирались в него входить.

Передо мной постоянно находился Пердиза. Это был его первый гоночный сезон. Он был очень проворен и талантлив, но допускал ошибки, типичные для всех новичков: он имел привычку двигаться за рулем и наклонять голову в сторону поворота. Неужели трудно понять, что лучшим положением за рулем является прямая посадка? Не надо подражать Нуволари, который во время езды вертелся как блоха. Великий Нуволари был исключением из правила, гениальным виртуозом и именно поэтому был неповторим.

Рассуждая о качествах Пердизы, я наблюдал за поведением его «Мазерати». Он отлично держал дорогу, и, как я уже говорил, Бера – гонщик «Мазерати» номер один – имел на руках, в общем-то, неплохие козыри для поддержания темпа «Мерседес» и «Лянча».

В конце третьего круга, проезжая мимо своих боксов, из табло, который мне показал Меацци, я узнал, что второй круг прошел за 1'46,8". Время первого круга не было показательным, поскольку все проходили его, стартуя с места.

1'46,8" было очень хорошим временем. Оно находилось в том диапазоне, который я сам себе наметил. Чтобы придерживаться плана, во время гонки каждый ее круг мне необходимо было проходить за 1'46,5-1'47"… не обращая внимание на занимаемое мной место. Помимо времени, на табло было указано, что после двух кругов я шел на десятой позиции и отставал от лидера на шесть секунд.

В конце шестого круга я увидел, как в боксах остановился первый автомобиль. Это был «Мазерати» Луи Розье. Он ударился задней частью автомобиля на выходе из поворота у табачного киоска возле пристани. Продолжить гонку он уже не смог. Для него она продолжалась всего двенадцать минут. На трассе нас осталось девятнадцать. Я был рад за Розье, но при этом грубо констатировал, что для меня его сход не представлял никакого интереса, поскольку он не был для меня опасным соперником.

Намного интереснее был сход Луиджи Муссо на восьмом круге. У него сломался зуб в сцеплении, и гонка для его «Мазерати» закончилась. На момент схода Муссо шел седьмым.

Таким образом, я переместился на девятое место, и на трассе нас осталось восемнадцать.

К концу восьмого круга пелотон сильно растянулся. От Фанхио и Мосса, которые постоянно лидировали, я отставал уже на 25 секунд. Таким образом, они задали изрядный темп, тогда как я регулярно шел по времени в своем диапазоне: между 1'46,5" и 1'47".

Аскари и Бера шли недалеко от лидеров, должно быть, изрядно «дыша им в затылок». Оба «Мерседес» ускорились, чтобы оторваться от своих преследователей, и ко мне снова вернулась надежда, поскольку я считал, что при таком темпе в головке пелотона обязательно произойдут поломки.

После восьмого круга в боксах остановился Таруффи, мой товарищ по команде «Феррари», но по окончании десятого круга я увидел, что он возвращается на трассу. Он пилотировал «Скуало» с большим числом передач, чего я так опасался. По окончании гонки я узнал, что он остановился из-за проблем с коробкой передач – это было первое очко, которое я завоевал в глазах Уголини и Аморотти.

Каждый раз, проезжая мимо наших боксов, я пытался отыскать взглядом знакомое лицо. Лишь после шестого круга мне удалось заметить свою жену, я узнал ее по желтой блузке рубашечного типа.

Мой автомобиль шел отлично. Подвеска цепко держала дорогу, передачи переключались без проблем, давление масла и бензина, температура воды – все было в норме, некоторые круги я проходил со средней скоростью 105 км/ч.

Я знал, что сердца моей жены, Уголини, Аморотти и Меацци, находившихся в наших боксах, бились в ритме вращения моих колес. Я знал, что на каждом круге с напряжением и секундомерами в руках они ожидают момента, когда мы вынырнем из тоннеля. Я думал о Коммендаторе, находившемся на своей вилле в Модене. Представлял, как он сидит перед радиоприемником и следит за развитием событий в гонке. Вместе с тем, комментатор ни слова не говорил о «Феррари». Вероятно, его рот был забит возглавлявшими гонку «Мерседес», «Лянча» и «Мазерати».

Все они жили гонками, хоть и не участвовали в них. Я понимал их опасения и рад был бы их успокоить, дать им частицу своей уверенности, поскольку у меня все шло по плану, и на моем автомобиле все работало отлично.

Седьмой после четверти дистанции

На двадцатом круге я обошел одного из своих соперников. Это был Пердиза. С самого старта он шел впереди меня, но на 20-ом круге внезапно замедлился. Мне достаточно было просто поддерживать среднюю скорость, и на подъеме к Казино я обошел его. Таким образом, я переместился на восьмое место, но от Фанхио и Мосса я отставал уже на 55 секунд.

На крутом спуске от Казино к морю на белом бордюре тротуара я заметил следы шин, причем не просто потертости, коих было изрядное количество, а явные отпечатки протектора, будто автомобиль оставил их, выскочив на тротуар, чтобы срезать изгиб перед острой шпилькой у станции.

Я сразу же вспомнил слова одного журналиста о Фанхио, сказанные им во время тренировки и после которых я отправился на место, чтобы перепроверить их. Он утверждал, что аргентинец ради экономии времени заезжал на тротуар именно в том месте, где я только что заметил следы шин. Игра в Шерлока Холмса и результат применения его дедуктивного метода вселили в меня смутную надежду, которая, однако, быстро меня оставила, едва я начал размышлять вновь.

«Не верь душеньке», как говорят. «Почему эти следы шин должны принадлежать именно Фанхио, а не кому-то другому? Ведь это могли быть старые отпечатки, которые я уже видел в четверг вечером?"

Было очевидно, что возглавившие гонку «Мерседес» задали сумасшедший темп. Каждый круг они проходили менее чем за 1'44". Это было быстро, даже слишком быстро для поддержания такого темпа на протяжении ста кругов.

Проезжая мимо боксов, я увидел механиков, отталкивавших зеленый «Вэнуолл» Хоторна за боксы… на кладбище, где он присоединился к «Мазерати» Розье и Муссо. Нас осталось уже семнадцать.

«Вэнуолл» был новым автомобилем. С его помощью англичане вновь вернулись в гонки Формулы 1. По сравнению с «Мерседес» он имел дизельный двигатель. В остальном это был качественный автомобиль, но сперва он должен был пройти курс обучения, и только после этого мог бы бороться с перспективами на успех.

Для Хоторна гонка продолжалась лишь 33 минуты. Несмотря на это, я, еще находясь на трассе, завидовал молодому англичанину. С каким удовольствием я бы работал над подобным экспериментом за рулем какого-нибудь синего автомобиля,

французского монопоста, на который бы возлагались надежды.

Поскольку речь зашла о синих автомобилях, я обнаружил отсутствие «Гордини» Манзона в своих зеркалах заднего вида. По пятам за мной шел Пердиза, повисший у меня на хвосте, а чуть поодаль от него – Симон на белом «Мерседес», который шел очень осторожно, поскольку впервые участвовал в гонке за рулем немецкого автомобиля.

Я был уверен, что Нойбауэр дал ему указание сильно не гнать, оставаясь в резерве на случай, если у Фанхио или Мосса возникнут какие-то проблемы.

Между прочим, это пример классической тактики. Во времена наивысшей славы «Скудерии Феррари» она частенько практиковалась нами.

В «Лянча» действовали так же – в то время как Аскари и Кастелотти шли позади гонщиков «Мерседес» на грани своих возможностей, Виллорези, казалось, шел не в полную силу, причем настолько медленно, что на 22-ом[8] круге я обогнал его.

Таким образом, я вышел на седьмое место, передо мной шли «Мерседес» Фанхио и Мосса, «Лянча» Аскари, «Мазерати» Бера, «Лянча» Кастелотти и «Мазерати» Миерса.

На 25-ом круге – то есть, после первой четверти гонки – я отставал от Фанхио уже на 1'10". Табло, которое для пущей верности показал мне Меацци после 26-го круга, оповещало меня о том, что первую четверть гонки я прошел за 44'28". А это означало, что я прохожу круги точно в запланированном темпе. Придерживаясь его, я мог пройти все сто кругов менее чем за три часа, как предполагал мой боевой план.

Когда я сравнил это время с отставанием от Фанхио в 1'10", то пришел к заключению, что аргентинец прошел первую четверть дистанции за 43'18". Если бы он смог пройти всю гонку в том же темпе, то преодолел бы всю дистанцию примерно за 2 часа 53 минуты. Как бы я не уважал и не ценил качества «Мерседес» и талант Фанхио, столь быстрая гонка казалась мне нереальной.

Хоть на первый взгляд это может показаться парадоксальным, в конце концов, я хотел, чтобы возглавлявшие гонку автомобили и дальше удалялись от меня по три секунды на круге. Это означало бы, что они перенапрягут свои силы, и никакая, даже самая надежная, машина не сможет безнаказанно выдержать такой темп. Я больше опасался того, что гонщики «Мерседес» создадут достаточный отрыв, затем успокоятся на этом и станут регулировать свою скорость по непосредственным преследователям.

К сожалению, я не знал, как на самом деле обстояли дела у Аскари и Бера по сравнению с Фанхио и Моссом – насколько

Фанхио и Мосс оторвались от них; и у меня не было никакой надежды, что я увижу лидеров еще до финиша.

Было бы хорошо, если бы я мог связываться со своими боксами при помощи системы радиосвязи. Когда-нибудь это станет возможным. В любом случае, я хотел иметь радиосвязь именно в тот момент, чтобы Уголини держал меня в курсе того, что творилось впереди.

«Не трать нервы», как говорят, когда хотят себя успокоить, «как только спустя некоторое время Фанхио с Моссом обгонят меня, я увижу, насколько они оторвались от Аскари и Бера».

Это было довольно горькое утешение, но, поскольку мой план предполагал, что Фанхио обгонит меня после тридцатого круга, я говорил сам себе, что излишне забивать этим свою голову.

Фанхио и Мосс обгоняют меня на круг

На тридцатом круге я позволил себе роскошь обойти своего первого соперника. Это был молодой Жаки Поллет на «Гордини», единственный настоящий новичок в гонке. Я знал, что мне нужно было делать, чтобы обойти его. Он шел по всей ширине трассы, и я был уверен, что он не видел своего преследователя в зеркалах заднего вида, поскольку был слишком занят тем, что происходило впереди него.

Тем больше я бесился оттого, что на такой акробатической трассе, как в Монако, не очень много мест для обгона. Мне не повезло, я догнал его в неудачном месте – на спуске от Казино к морю… поэтому я вынужден был дожидаться начала тоннеля, где можно было совершить обгон. Поравнявшись с ним, я показал рукой, чтобы он держался как можно правее. Я надеялся, что маршалы, которым было поручено наблюдать за ходом гонки, поймут этот жест и покажут ему синие флаги, означающие требование «принять вправо».

Происшествие с Поллетом нарушило мой график. Впервые после старта я не уложился в интервал 1'46,5" – 1'47". На показанном мне табло было 1?50,2?. Потеря составляла всего три секунды, но даже их могло хватить для беспокойства в наших боксах.

На следующем круге я вернулся в прежний ритм. На спуске к морю я был осторожен, но при прохождении шикана выложился на все сто – облизал изгибы в нескольких сантиметрах от бордюрных камней, а в повороте у табачного киоска использовал всю ширину трассы. На выходе из этого поворота я всегда заезжал на тротуар. Для зрителей это было, несомненно, очень волнующе, но я держал ситуацию под контролем. В этом была неотъемлемая часть риска, который, однако, не превышал пределы разумного, поскольку я все время оставался хозяином ситуации.

На тридцать втором круге я обошел Широна. Воспоминания о Поллете были еще слишком свежи в моей памяти, поэтому я сразу же почувствовал разницу между новичком и старым искушенным казаком. Я еще не приблизился к нему и на двадцать метров, как Широн отклонился вправо, чтобы я не потерял из-за него слишком много времени. Мы по-дружески обменялись взмахами, и я оставил позади своего старого приятеля, воевавшего с упрямой коробкой передач своей «Лянча».

На 32-ом круге – следовательно, после трети дистанции – я

все еще шел седьмым, отставая от Фанхио и Мосса на 1'34", как информировало меня табло Меацци. Скоро два «Мерседес» должны были меня обойти… как и предполагалось.

Однако, я не рассчитывал на то, что в начале гонки будет так мало поломок. После трети дистанции нас на трассе оставалось еще семнадцать, хотя Поллет шел медленно, у Широна были проблемы с коробкой передач, а Таруффи останавливался в боксах на несколько минут. По сути, они уже не принимали участия в соревновании, так что, фактически, на трассе оставалось четырнадцать автомобилей, претендовавших на победу или, по крайней мере, на хорошее место.

Это говорило о том, что все конструкторы, в том числе и автомобилей марки «Феррари», сделали все возможное, чтобы на старт Гран-при Европы, главной гонок сезона, привезти тщательно подготовленные автомобили. Я не мог пожаловаться на свой автомобиль… по крайней мере, пока.

Тем не менее, в моем кокпите становилось жарко. Мое лицо было залито потом – под безжалостным монакским солнцем, под шлемом, моя голова была словно в огне – и я с завистью представлял себе, как было бы приятно иметь на голове панаму или соломенную шляпу вроде тех, что носят рыбаки. Но в этом плане все мы находились в одинаковом положении. Я утешал себя той мыслью, что шедшие впереди Фанхио и Аскари должны были терпеть больше моего.

Однако, жара не мешала мне придерживаться своего гоночного плана. Не помешала она и Фанхио с Моссом обойти меня на 36-ом круге… к тому же, как раз напротив боксов. Позади них в пределах видимости не было видно ни Аскари, ни Бера. Случилось то, чего я так опасался: двум «Мерседес» удалось оторваться.

Я снова вспомнил о следах от шин на тротуаре перед поворотом у станции и в целях более чистого прохождения круга чуть изменил манеру пилотирования и прибавил газу, чтобы можно было держаться позади двух «Мерседес».

Я был очень разочарован, когда обнаружил, что Фанхио не заезжал на тротуар перед поворотом у станции, как мне внушили перед гонкой. Однако, я быстро успокоился, когда увидел, каким образом он проходил шикану. Для лучшего ее прохождения он без колебаний заезжал на левый тротуар, таким образом, метров на десять отрываясь от Стирлинга Мосса, который ликвидировал эту потерю на набережной, давя на «газ». Меня удивляло, что такой мастер, как Фанхио, прибегал к такой крайности. Безусловно, на протяжении тридцати шести кругов наступающий на пятки Мосс не мог не действовать на нервы. Для меня же это

было бальзамом на душу. Удовлетворив свое любопытство – причем, обильно – я позволил обоим «Мерседес» уйти вперед. Но в повороте перед газгольдером, когда они были уже в двадцати метрах впереди меня, я смог убедиться сам, что мой способ прохождения этого поворота, по крайней мере, был таким же, как и их.

Все эти открытия, сделанные мной на протяжении всего лишь половины круга, добавили мне уверенности. Они «загоняли» свои автомобили, тогда как я шел не торопясь и постоянно придерживаясь своего плана. Но я тут же осознал, что с таким темпом они вскоре обойдут на круг весь пелотон. А затем им будет дышать уже легче – с таким-то отрывом.

Немцы с удовольствием демонстрировали свою силу – знакомая вещь. Для «Мерседес» нет лучшей пропаганды, чем сказанные после гонки слова: «Во время Гран-при Европы в борьбе с лучшими автомобилями у нас не возникло никаких проблем. Еще до окончания первой половины дистанции мы смогли обойти на круг всех своих соперников, и потом нам было достаточно всего лишь поддерживать спокойный темп, подстраиваясь под скорость основных соперников».

Напрасно я говорил сам себе: «Если ты спортсмен, изучи качества автомобилей соперников». Но это было сильней меня, меня волновало бросавшееся в глаза их превосходство. Теперь у меня была лишь одна проблема – как выбросить их из головы, чтобы сосредоточиться на своем плане.

На середине дистанции - четвертый

На тридцатом круге, едва выехав из тоннеля, на набережной, в ста метрах впереди себя, я увидел два красных автомобиля. Я не смог определить, кому они принадлежали, поскольку находился слишком далеко от них. Определенно, не Аскари и не Бера, тем более не Пердизе и не Виллорези – двое последних шли в пятидесяти метрах позади меня. И не гонщикам трех других «Феррари» – их я бы узнал даже издалека. Следовательно, это могли быть или Широн, или Миерес, или Кастелотти.

Проезжая мимо боксов, я заметил царившее в них оживление.

Итак, это были Миерес и Кастелотти. Я приготовился обойти их, и на 39-ом[9] круге мне это удалось.

Причем, без особых проблем. Таким образом, я переместился на пятое место, то есть, вошел в очковую зону. В конце концов, закончить гонку «в очках» для меня уже означало защитить честь «Скудерии Феррари».

Мой план начал приносить плоды, и я уже подумывал о том, что с чуточкой везения мог бы финишировать даже третьим, как предсказывал Широн четыре дня назад, когда я встретился с ним во время прогулки.

На сороковом круге из табло Меацци я узнал, что Бера уступил свое третье место Аскари и шел теперь в 50-ти секундах впереди меня.

На следующем круге перед поворотом у станции я заметил на трассе масло. Ай-яй-яй, уже начинаются неприятности. Хорошо, что я вовремя это заметил и смог его объехать. Кроме того, небольшие масляные пятна были перед входом в тоннель, в самом тоннеле и перед входом в шикану. К счастью, это были всего лишь небольшие пятнышки, но и с ними надо было быть очень осторожным. Ничто так не способствует «вылету», как масло на трассе.

Проезжая мимо боксов, я обнаружил, что вышеупомянутое масло вытекло из автомобиля Бера, поскольку он стоял в боксах, и вокруг его «Мазерати» под номером 34 бегала уйма механиков. Атака Аскари, увенчавшаяся его обгоном, не принесла Жану счастья.

Так я оказался на четвертом месте и стал еще неукоснительнее придерживаться своего плана. Позади себя я заметил Миереса. И тут я вспомнил, как перед стартом мне рассказали, что этот молодой аргентинец намеревался копировать мой стиль езды. Поскольку Миерес был милым молодым человеком, его присутствие позади меня совсем не

раздражало.

На подъеме к Казино я увидел припаркованный синий автомобиль. Это был «Гордини» Манзона. У него была помята задняя часть – вероятно, его развернуло на масляном пятне.

Из-за этого проклятого масла теперь нужно было ступать по трассе как балерина, если можно было так выразиться. Больше всего меня раздражало то, что масло было и перед входом в шикану, на одном из самых опасных участков трассы. Поскользнувшись в этом месте, можно было запросто принять ванну у причала.

Поэтому я решил проходить шикану чуть помедленней, но, чтобы не нарушать своего плана, чуть быстрее проходить поворот перед газгольдром, где, по крайней мере, пока масла не было.

На 45-ом круге я понял, что обрадовался преждевременно, поскольку, проезжая мимо боксов, заметил остановившийся там «Мерседес». Счастье не благоволило мне – это был «Мерседес» Симона, у которого лопнул маслопровод.

Мне было жаль своего товарища, но я был рад тому, что резервный «Мерседес» сошел. Однако, «Мазерати» Бера смог вернуться на трассу, отставая от Фанхио всего на два круга, а от меня и Аскари – на один.

Следующий круг прошел без серьезных инцидентов, и после 50-го круга, то есть, на середине дистанции, положение было следующим:

Гонку возглавляли Фанхио и Мосс («Мерседес»), Аскари («Лянча») шел третьим, отставая от них на 1'20", и был единственным, кого они еще не обошли на круг. Я шел четвертым с отставанием в 2'10", Миерес – пятым непосредственно позади меня, Кастелотти – шестым, Пердиза – седьмым, Виллорези – восьмым, Бера – девятым, Фарина – десятым и т.д.

Первую половину дистанции я прошел за 1 час 29 минут 3,5 секунды и был счастлив. Половину задачи я выполнил без аварий и в соответствии с планом.

С другой стороны, я вычислил, что с того момента, как меня обогнали на круг, я уже отставал от двух «Мерседес» менее чем по две секунды на круге. Поскольку я не сбавлял темпа, это свидетельствовало о том, что по указанию Нойбауэра Фанхио и Мосс чуть замедлились.

Эта осторожность со стороны белых автомобилей мне не нравилась, кроме того, я не считал возможным отыграть 50 секунд, отделявших меня от «Лянча» Аскари.

Таким образом, вступая во вторую половину гонки, самую тяжелую, я чувствовал себя приговоренным к почетному месту.

Сход Фанхио

Никогда не забуду 51-го круга. Миерес все еще шел за мной по пятам, когда я прошел поворот перед Казино и на входе в поворот у станции увидел припаркованный автомобиль, который, казалось, ожидал прибытия поезда – это был белый «Мерседес» под номером «2» – Фанхио!

От такой неожиданности меня чуть не занесло на масляном пятне на входе в поворот.

Аргентинца в автомобиле уже не было… это означало, что в его «Мерседес» произошла серьезная поломка.

Когда я увидел, что мой главный соперник сошел с дистанции, мое сердце чуть не выпрыгнуло от радости. Возможно, это было жестоко, но таковы законы спорта. Теперь я всерьез начал верить в возможность победы. Возможно, автомобиль Мосса также был уже утомлен. Был еще Аскари… но я считал, даже не знаю почему, что «Лянча» была еще более уязвима, чем «Мерседес».

Однако, это мнение не имело никакого реального обоснования, поскольку все четыре «Лянча» еще находились на трассе, в то время как два из трех «Мерседес» уже сошли. Допустим, это было лишь впечатлением, но очень полезным, ибо оно добавило мне железной смелости.

Вместе с тем, впервые со старта меня начало преследовать опасение поломки. До сих пор мне нечего было терять. Я был аутсайдером. Никого бы не удивило, если бы я сошел, это не вызвало бы никаких комментариев, разве что выражавших соболезнование: «Видите, какие эти „Феррари“ убогие».

Теперь же все изменилось. Выйдя на третье место позади Мосса и Аскари, я приблизился к звездам. Я знал, что на трибунах и кое-где на трассе щелкали десятки секундомеров с целью определить, увеличивал я отрыв или отставал. Несмотря на то, что я сидел за рулем итальянского автомобиля, я стал защитником номер один французского престижа.

Это было глупо, но, почувствовав, что тысячи людей рассчитывают на меня, я сильно испугался, что могу разочаровать их.

С другой стороны, у меня не должно было быть никаких причин для беспокойства. Мотор работал ровно, коробка передач держалась хорошо, тормоза, которые я берег со старта, по-прежнему, были эффективны… скорее всего, просто я сам перестал хорошо работать.

Однако, несмотря на жару, физически я чувствовал себя

хорошо. Реакция была, по-прежнему, быстрой. Ноги я перекладывал с педали на педаль без чувства усталости. Для работы рычагом переключения передач у меня были достаточно крепкие руки.

На следующем круге, проезжая мимо покинутого Фанхио «Мерседес», я успокоился. Увидев, что автомобиль, внушавший мне опасение, стоит неподвижно, я почувствовал какое-то садистское спокойствие, какое чувствует человек, которому удалось убить полотенцем летавшую над его ухом и до омерзения надоевшую осу.

В тот момент я еще не знал, чем фирма «Мерседес» объяснила сход Фанхио – а речь шла о поломке коробки передач – но я был уверен, что настоящей причиной схода «Мерседес» были цапфы колес, не выдержавшие установленного Фанхио темпа и заездов на тротуары. Возможно, у Фанхио был не самый лучший день в Монако, или он излишне нервничал – такие вещи случаются и с мастером.

Не стану утверждать, но у меня сложилось впечатление, что в тот день он предъявил к своему автомобилю слишком высокие требования.

В любом случае, шла ли речь о поломке коробки передач или цапфы, для меня главным было то, что мой основной соперник выбыл из игры.

Однако, впереди еще оставался Мосс, и, что меня очень беспокоило, после всего произошедшего он существенно снизил темп. Спустя пять кругов после схода Фанхио я сократил свое отставание от Мосса на десять секунд… а выехав из тоннеля, я заметил его автомобиль, серебряной молнией промелькнувший по набережной к боксам. И даже если бы мне удалось повиснуть у него на хвосте, для реального обгона я должен был бы обойти его и, кроме того, еще отыграть целый круг.

Это была непосильная задача, поэтому я перестал интересоваться происходившим впереди меня и с 60-го круга я предпочел интересоваться теми, кто шел следом за мной и грозил отобрать у меня драгоценное третье место, которое я берег, как зеницу ока.

Каждый раз, посматривая в зеркала заднего вида, я видел «Мазерати» Миереса. Он осмотрительно держался за мной и был готов к резкой и немилосердной атаке на последних кругах. У меня не было никакой информации о «Лянча» Кастелотти, но он, должно быть, находился не очень далеко позади меня и также поджидал удачного момента.

Проезжая мимо боксов, я обратил внимание на какое-то грандиозное смятение в боксах «Мазерати»… а когда я увидел,

что Пердиза залезает в «34» Бера, то понял, в чем было дело.

Поскольку Пердиза постоянно шел на хорошей позиции – он отставал от меня всего на двадцать секунд – руководство команды «Мазерати» решило отдать единственный оставшийся исправный автомобиль своему гонщику номер один, Жану Бера, который мог быстрее любого новичка догнать сначала меня, а потом и Аскари.

Значит, Бера теперь ехал за рулем автомобиля Пердизы, вероятно, в каких-то сорока секундах позади меня – смена гонщиков во время гонки отняла секунд двадцать. Молодому итальянцу, теперь ехавшему за рулем автомобиля Бера, было приказано держаться позади Аскари, сторожа, подгоняя и нервируя его; о том, чтобы беспокоить «Мерседес» Мосса, с победой которого все уже смирились, не могло быть и речи.

На 67-ом круге Меацци с помощью табло сообщил мне, что Аскари отставал от англичанина на 1'38", а я – на 2'08".

1'38" составляли почти круг. Вероятно, «Лянча» служила Моссу финишной точкой, и ему достаточно было подстроиться под ее темп. Я шел в нескольких сотнях метров позади него. Таким образом, если бы Аскари прибавил, он мог бы с легкостью контролировать меня, поскольку, если бы я хотел догнать его, то должен был бы сначала раздвоиться, а такая операция определенно не осталась бы незамеченной.

Да, у Мосса была отличная позиция, ему даже никто не угрожал обгоном, а я, постоянно придерживаясь своего гоночного плана, заботился прежде всего о том, чтобы удержать свое хорошее почетное третье место.

Семьдесят пятый круг - у меня падает давление масла

После семидесятого круга, как я договаривался перед стартом с Уголини, я начал получать информацию почаще. Когда я проезжал мимо наших боксов, Меацци с помощью табло сообщал мне о моей позиции и об отставании от Мосса и Аскари. С этого же времени, когда я проезжал позади боксов, сразу же после прохождения поворота у газгольдера, жена сообщала мне об отрыве от моих преследователей.

Мы договорились начать эту двойную игру с табло с семидесятого круга, поскольку я и маэстро сочли ее полезной лишь в том случае, если к этому моменту я еще буду оставаться в гонке. Не забывайте, что на трассе находились четыре «Феррари», и все они имели право на точную информацию, поэтому навигационный персонал в боксах не был для нас мелочью.

Этой игрой с табло мастерски руководил Уголини. Организовывал он её просто образцово. Его замерам времени я верил безоговорочно, поскольку полагался на его прошлый гоночный опыт.

Я знал, что Уголини не делал подвохов с целью подгонять меня. Желая видеть меня на втором месте, он не стал бы сообщать мне, что я потерял на круге три секунды. Однако, я знаю и таких, кто в подобной ситуации, дабы подогнать Вас, сообщает, что Вы отыграли одну секунду… и поэтому должны идти еще быстрее.

Уголини был достаточно умен, чтобы понимать, что подобный трюк удастся лишь однажды, зная, что за него придется поплатиться тем, что в следующих гонках гонщик уже не будет доверять информации из своих боксов.

Так, на семидесятом круге я узнал из второго табло, что Миерес шел четвертым, отставая от меня на три секунды, о чем я и сам знал, поскольку видел его в зеркалах заднего вида, Кастелотти – пятым в 21-ой секунде, а Бера – шестым в 57-ми секундах позади меня. О других меня не информировали, поскольку они уже отставали от меня как минимум на круг. Кстати, информация, которая считывается на скорости, должна быть простой, чтобы гонщик мог ее понять.

Несмотря на то, что на трассе во многих местах были масляные пятна, я постоянно придерживался установленного для себя диапазона времени и каждый круг регулярно проходил в интервале 1'46,5"–1'47". Проходя шикану помедленнее из-за

масляного пятна, я успевал замечать появившиеся на левом тротуаре следы от шин – здесь гонщики считали возможным заезжать на тротуар, чтобы не потерять скорость – тем лучше или хуже для них! Я же придерживался классического мнения о том, что автомобили построены так, что могут ездить по проезжей части, а не по тротуарам.

После неполных двух часов езды становилось все жарче и жарче. Я чувствовал, что мое лицо сделалось липким от пота. Я знал, что оно, должно быть, стало черным, как у угольщика, поскольку открытые колеса монопостов щедро бросали мне в лицо дорожную пыль и мелкие частички резины от шин, подвергавшихся тяжелому испытанию ездой в поворотах.

Хуже всего было то, что часть этой пыли попадала мне в рот. Мои горло и небо были словно в огне. Я неистово мечтал о стакане воды, как путешественник, в полдень заблудившийся в Сахаре.

Несмотря на то, что во время гонок было ли мне холодно или жарко, лило ли на меня как из ведра, или палило солнце, я научился отодвигать все это на второй план благодаря какому-то заклинанию, которое мне всегда помогало. Так, например, здесь в Монако я повторял:

«Сдохну от жажды… ох, сдохну».

И все же, увидев перед одним из боксов механика, жадно пившего из бутылки, моя железная выдержка чуть не отказала. Я был просто вне себя, мне страшно захотелось остановиться. Неужели нельзя было напиться за боксами, не провоцируя нас, гонщиков?

Увидев стоявший на трассе синий «Гордини» Байоля, без всякого суеверия я произнес: «Нас уже лишь тринадцать», и спокойно констатировал, что все четыре «Феррари» еще находились на трассе. Фарина – в круге позади меня, Скелл – в трех кругах, а Поль Фрере, в середине гонки заменивший Таруффи – возможно, совсем далеко из-за многочисленных проблем с коробкой передач, но, несмотря на это, он все еще находился на трассе.

И все же число «тринадцать» не принесло мне счастья, поскольку, проходя левый поворот перед Казино, я вдруг заметил, что стрелка указателя давления масла упала до нуля! Только что я закончил 75-ый круг.

Я почувствовал, как сильно застучало мое сердце, и пот залил глаза, хотя мне было очень жарко и до этого. От страха я так вспотел, что вынужден был снять очки.

На мою рубашку попало несколько капель масла, но, обернувшись, никакого дыма я не увидел.

«В картере уже нет масла!»

Эта мысль, словно кинжалом, пронзила мой мозг. Проезжая мимо наших боксов, я едва не остановился.

Впервые после старта я не посмотрел на табло Меацци и прошел шпильку у газгольдера с глазами, опущенными на указатель давления масла. Поворот был правым, но давление не упало! Таким образом, по прошествии целого круга я установил, что давление падало только в левых поворотах.

Рассеять беспокойство мне не удалось, но чувствовал я себя уже получше, словно больной, у которого температура спала с 40 до 38,5 градусов.

Я уже не думал о жажде и об опасности, таившейся в масляных пятнах на трассе, в моей голове вертелась лишь одна мысль, при которой я стискивал зубы и судорожно сжимал руль и рычаг переключения передач:

«Я должен добраться до финиша.»

В левых поворотах я осмотрительно сбрасывал «газ», а потерю наверстывал в правых поворотах, поскольку в них давление масла не падало. Я все поставил на одну карту – на правые повороты у газгольдера и перед станцией, которые проходил с контролируемым заносом всех четырех колес, от чего, как мне позже рассказывали, у зрителей шел мороз по спине.

На 77-ом круге я снова успокоился. Я шел так же быстро, как и прежде, табло меня известило, что от Аскари я отставал уже не на 30, а на 28 секунд. Мосс, возглавлявший гонку, удерживал отрыв в две минуты семь секунд. Что касается Миереса, на протяжении целых 20-ти кругов следовавшего за мной как тень, на подъеме к Казино он стал уменьшаться в моих зеркалах заднего вида. У аргентинца произошла поломка кардана, и спустя два круга он сошел. Нас осталось лишь двенадцать.

Несмотря на то, что у меня были проблемы с давлением масла, после того, как на следующем – 78-ом – круге с помощью табло мне сообщили, что я приблизился к итальянцу еще на две секунды, я начал все больше надеяться на то, что отниму у Аскари его второе место. За 22 круга до финиша ликвидировать 26 секунд было реально. Но меня беспокоил Бера.

Этот человек, по-видимому, все поставил на одну карту, поскольку он сокращал отставание от меня по две секунды на круге. К счастью, между нами был 46-секундный разрыв.

Я быстро подсчитал: 2х22 = 44. Я мог позволить себе роскошь отставать по две секунды на круге.

В 80-ом круге я отставал от Аскари на 22 секунды… и опережал Бера уже на 42 секунды. Мосс на своем «Мерседес» продолжал оставаться королем на трассе.

Но в начале 81-го круга Гран-при Европы 1955 года произошло событие, вошедшее в полную драм историю автоспорта и врезавшееся в память всех тех, кто в тот день был в Монако.

Один автомобиль утонул в гавани

Въезжая в тоннель, я увидел на краю трассы маршала, размахивавшего желтым, с вертикальными черными полосами, флагом. На языке сигналов это означало:

«Внимание, на трассе разлито масло.»

Инстинктивно я убрал газ. В тоннеле было немного дыма. Видимо, у кого-то треснул рукав, подающий масло… но у кого?

На входе в шикану поверхность трассы, которая была скользкой уже на протяжении нескольких дней, на этот раз была еще более скользкой. Меня пробрал небольшой мороз, когда я почувствовал, как меня начинает заносить.

На мгновение я потерял контроль над автомобилем. Край набережной и вода в гавани мигом оказались рядом. До них оставалось не более пятидесяти сантиметров, и я вполне мог искупаться. Но мне удалось выровнять автомобиль, и едва восстановилась устойчивость, мной овладело любопытство: чье же все-таки масло вытекло?

Этот раненный зверь, оставлявший за собой кровавый след, должен был быть где-то поблизости.

И действительно, через несколько сот метров я обнаружил его медленно тащившимся по направлению к боксам. Этим раненным автомобилем был «Мерседес» под номером 6. Он принадлежал Стирлингу Моссу, возглавившему гонку после схода Фанхио. Это был последний из высокомерных немецких автомобилей, с самого старта гонки задававших темп. Проезжая мимо него и почувствовав гордость за свой взревевший от радости автомобиль, я закричал:

«„Мерседес“ капут!»

Возможно, это был не самый изысканный способ проявления свей радости, но я не был бы честным, умолчав об этом. Я вовсе не святой, впрочем, как и все остальные. Мы участвуем в гонках, надеясь одержать победу... что здесь такого?

Я был так счастлив, что избавился от этого злого кошмара, коим для меня являлся этот белый автомобиль.

Я был даже жесток и подумал:

«Хорошо же получается. Если бы я только довольствовался желанием победить, вместо того, чтобы, еще оставаясь на трассе, чувствовать участь побежденного, и теперь я не должен нервно потирать руки, проезжая мимо своих боксов в ожидании окончания гонки.»

Мне казалось, что я обрел крылья. Я даже не чувствовал капель масла, попадавших на мою рубашку. Я уже не обращал на

них внимания. От Аскари меня отделяло около двенадцати секунд. Я мог победить.

На этом круге я отыграл у Альберто очередные две секунды.

«Проблемы с „Лянча“ мне обеспечены. За ее рулем мастер, но если я у него так отыгрываю, значит, его автомобиль капризничает».

Я был на седьмом небе.

Несмотря на эйфорию, в тоннеле я был осторожен и, вспомнив предыдущий круг, прошел шикану, словно балерина.

Кроме того, я заметил скопление людей и царившую вокруг них суматоху. Однако, продолжив свой путь, я почувствовал какое-то беспокойство.

Все это попахивало аварией. С одним из моих друзей случилась какая-то неприятность.

Поломка автомобиля или остановившийся у боксов автомобиль могли меня обрадовать, если только речь шла бы об опасном сопернике, но авария…!

Мне было непонятно, почему люди махали носовыми платками?

Я это понял, только проехав мимо наших боксов: табло показывало мне, что я шел первым.

Проезжая мимо трибун позади боксов, я заметил, что люди вставали с мест и кричали. Я был ослеплен, ошеломлен, я думал, что это сон.

Но тут же радость угасла как заклинивший мотор. Куда подевался Аскари? Я вспомнил о скоплении людей и переполохе у шиканы. Значит, это он попал в аварию.

Я шел первым, но счастья мне это не прибавляло. Тревога усиливалась оттого, что в тот момент я ничего не знал, и узнать обо всем смогу только после гонки. Я пытался угадать, что могло случиться с Аскари, и при мысли о том, что всего лишь два круга назад сам едва не утонул в гавани, мне стало страшно… и я сбросил газ.

В очередной раз подъезжая к шикане, я замедлился, чтобы все разглядеть… и я увидел! Я не ошибался. В обрамлявшем набережную заборе из мешков с песком была большая дыра, а в гавани в одном месте скопилось множество лодок. Это было страшно! Я продолжал гонку уже машинально. Мне хотелось все бросить. Я насмехался над своим гоночным планом, над своими «временами», и, проезжая мимо боксов, в душе ругал Уголини, подававшего сигнал увеличить темп.

Если бы я догнал Аскари за три круга до финиша, а на финише опередил бы его с минимальным преимуществом, я кричал бы от радости. Я бы спокойно насвистывал, если бы

увидел его автомобиль стоящим перед боксами, как «Мерседес» Мосса за круг до того. Но если бы Аскари разбился, радоваться победе было бы позорно. Я бы постыдился, отверг бы цветы и почести. Мне бы захотелось куда-нибудь уйти, забиться в какой-нибудь угол вместо того, чтобы на меня пялились тысячи пар глаз. Мне даже захотелось, чтобы давление масла окончательно упало до нуля, чтобы у меня была хорошая причина для схода.

Но тут же камень упал с моего сердца. Очень медленно проходя шикану, я заметил Аскари, стоявшего в одной из лодок. Я узнал его по небесно-голубым брюкам, какие носят кровельщики… какие ношу и я.

Он был жив… и в этот момент ожил и я. Я снова вернулся к гонкам, которые уже почти оставил. Наконец-то, сопровождавшее меня махание платками начало меня радовать. Моя нога снова нащупала педаль «газа», и я перестал в душе ругать Уголини, требовавшего от меня взвинтить темп.

Маэстро был прав. Я не должен был засыпать и отдаваться чувствам. Шедший вторым молодой Кастелотти, воспользовавшись моим душевным кризисом, сократил свое отставание до пятнадцати секунд. Третий, Бера, шел позади меня в 35-ти секундах, а четвертый, Пердиза – в минуте и десяти секундах.

На следующем круге я с удовольствием констатировал, что снова прошел круг за минуту сорок семь, и Кастелотти, по-прежнему, отставал от меня на пятнадцать секунд, о Бера уже никто ничего не говорил.

Жан поскользнулся на одном из масляных пятен. Я заметил его автомобиль стоящим на трассе и его самого дискутирующим рядом. Поскольку «Феррари» Харри Скелла уже целых пятнадцать минут неподвижно стояла перед нашими боксами, на трассе нас осталось уже лишь восемь – за десять кругов до финиша.

В течение нескольких минут Мосс, Миерес, Аскари, Скелл и Бера вынуждены были сойти. Это был отпад! Я с беспокойством подумал:

«Теперь будь внимателен, чтобы в этот список не попал и Тринтиньян. Сегодня лидерам не очень-то и везет.»

Меня, по-прежнему, очень беспокоило давление масла. Тем более, Кастелотти наступал мне на пятки, и о бережном отношении к машине не могло быть и речи.

Пятнадцатисекундный отрыв ничего не значил. Выезжая из тоннеля, он мог видеть, как я несся вдоль набережной по направлению к боксам. Я, должно быть, был для него красной финишной точкой.

В 93-ем круге табло преподнесло мне радостное известие.

Оно сообщало, что я опережал Кастелотти на семнадцать секунд, а Пердизу, шедшего третьим на автомобиле Бера, на минуту двадцать. Жану действительно не повезло. Лучше бы он остался за рулем своего автомобиля.

Таким образом, позади меня шли два молодых гонщика: 25-летний Кастелотти и 23-летний Пердиза – две большие надежды. Я же единственный отстаивал честь старых казаков.

Я шел ровно, одним глазом посматривая на указатель давления масла, а другим – на дорогу. Мне было ужасно жарко… однако, я так сосредоточенно думал о том, что должен добраться до финиша, что уже забыл о том, что умираю от жажды.

От работы рычагом переключения передач у меня отяжелела рука. Ладонь горела, как в огне. Несмотря на то, что у меня были перчатки, я заработал на ладони мазоль, которая уже лопнула. Кроме того у меня болели почки, но, подведя итог всем своим болячкам, я сказал сам себе:

«Совсем скоро все закончится, милый Морис.»

На 94-ом круге я опережал Кастелотти всего на шестнадцать секунд, но на 95-ом снова отыграл одну секунду.

Здравствуй, смокинг!

До финиша оставалось всего пять кругов: неполных шестнадцать километров. Когда в одном из левых поворотов у меня снова упало давление масла, я поймал себя на том, что у меня возникло желание обратиться к автомобилю:

«Только не это, держись, будь мужчиной. Только не делай этого! Надеюсь, ты не сломаешься – ведь до финиша уже рукой подать!"

Я уже почти три часа крутился на этом адском тобоггане и чувствовал, что понемногу это начинает мне действовать на мозги. Даже моя магическая фраза «Оставь все как есть» не помогала мне избавиться от боязни поломки. Мысли о ней портили мне радость от лидирования и великолепного шанса выиграть лучшую в своей жизни гонку.

К счастью, в моей голове родилась мысль, которая помогла мне вернуть душевное спокойствие и равновесие. Я представил себе, какое, вероятно, в этот момент было изумление на лице Коммендаторе, сидевшего перед радиоприемником у себя на вилле в Модене. Должно быть, это было красивое зрелище. Вероятно, в этот момент я доставлял огромную радость старику Феррари, как его называл Широн.

А что должно было твориться в боксах! Там, должно быть, у всех мурашки бегали по спине! Уголини наверняка потерял свое джентльменское самообладание.

Несомненно, его забеспокоило, что я замедлился после аварии Аскари. Вероятно, ему показалось, что на моей «Феррари» было что-то не в порядке. Однако, мотор работал ровно. Но никто не мог предположить, что у меня были проблемы с давлением масла. Тысячи людей наблюдали за тем, как мы кружимся перед ними, но только я знал, на какой технике. Проезжая мимо боксов, я попытался рассмотреть, что происходило в боксах «Лянча».

Я не преследовал цели составить о них представление, но, поскольку у меня все получалось, я пришел к заключению, что, скорее всего, у них было мрачное настроение – как у людей, уже смирившихся с поражением. Авария Аскари должна была разбить их, и они не осмеливались надеяться на то, что такой молодой гонщик, как Кастелотти, сможет одолеть такого старого лиса, как я.

Я уделял внимание тому, чтобы не терять преимущества над «Лянча» Кастелотти, но при этом я не мог от нее оторваться. В конце 97-го круга мой отрыв составлял те же семнадцать секунд. Это меня раздражало, но я стал рассуждать так:

«От чего это может зависеть? Пока я его не вижу в зеркалах заднего вида, поводов для беспокойства быть не должно. Важно лишь одно: не заработать поломку. Если она все же произойдет, лишняя секунда ситуацию уже не изменит.»

Ох… выражение «заработать поломку» на последних кругах я склонял не менее ста раз. Ей-богу, если я выиграю, эта победа будет действительно давшейся потом и кровью.

Проезжая мимо боксов и отправляясь на последний круг, я видел, что мой отрыв от Кастелотти составлял девятнадцать секунд, но еще лучше я видел Шарля Фару, распорядителя гонок, стоявшего перед боксами с черно-белым клетчатым флагом в руках, сигнализирующим об окончании гонки. Когда им станут размахивать передо мной… по окончании круга, это будет означать победу.

Я не знал, какое время показал на последнем круге, наверное, не самое лучшее. Когда я понял, что победа находилась от меня на расстоянии вытянутой руки, я разволновался. Я боялся, что у меня что-нибудь сломается, или меня развернет на одном из масляных пятен. Я опасался тоннеля, где было очень скользко, шиканы, роковой для Аскари.

Мне казалось, что на подъеме к Казино я тащился, просто карабкался по нему. Я был осторожен в поворотах, выводивших меня на набережную, был очень осторожен в тоннеле, был сверхосторожен в шикане. И только когда я прошел ее и оказался на набережной в виду трибун и финишной прямой, меня, наконец, оставили все опасения… Последний километр этого Гран-при я шел словно в темном тонелле, а в конце его с черно-белым клетчатым флагом в руках стоял Шарль Фару, который доставил мне величайшую в моей гоночной карьере радость.

Все, что происходило потом, я помнил очень смутно: объятия, излияния чувств, поздравление принца Ренье, почетный круг, серебряный кубок, огромный венок из цветов и выкрики во славу из толпы, счастливцев, ставших свидетелями триумфа француза.

У меня болели почки, ноги были деревянными, голова горела как в огне, правая рука ныла от боли. Поскольку я был глух как пень – для этого достаточно было на протяжении трех часов слышать рев «Феррари» – на все, что мне, поздравляя, говорили, я лишь глупо улыбался.

В себя я пришел только час спустя, когда сразу же по возвращении в отель смог, наконец, погрузить свое измученное тело в благотворное тепло ванны.

Плескаясь в воде, я начал понимать, что одержал победу. В этот момент я стал до безобразия материалистом, уличив себя в мыслях о куче денег, которые принесет мне мое спортивное

достижение.

Насвистывая, я вышел из ванной и увидел на своей постели разложенный… смокинг! Моя жена стояла у окна и, казалось, ее очень занимало то, что творилось на улице. Она подмигнула мне, подошла к шкафу и открыла его.

– Посмотри, – сказала она мне, – я принесла вечерние одежды.

Я был уверен, что в тот момент она подумала, хоть и не сказала этого вслух: «Видишь, я всегда права.»

С некоторым опозданием меня зазнобило, когда я подумал: «Если бы не она, мой смокинг остался бы дома… как бы я выглядел на торжественном вечере сидящим напротив принца Ренье… в спортивном костюме!»

Никогда я не был так счастлив, как в тот вечер, когда смотрел на свой смокинг, разложенный на постели.

Аскари рассказывает о том, как оказался в воде

Аскари необычайно повезло. Когда утром на следующий день я навестил его, он принял меня, сидя в постели и посасывая апельсин. Из его переносного радиоприемника тихо доносилась музыка. Было очень тепло, и Альберто был одет лишь в пижамные брюки. Я убедился в том, что его незаслуженно называли Пингвином.

У него была мощная грудная клетка, борцовские плечи, окруженные мышцами, шея как у быка, крепкие, но не тяжелые бицепсы и предплечья. Короче говоря, он был великолепно сложен и мог бы запросто играть защитником в какой-нибудь регбийной команде. Но он был не пингвином… но великолепным атлетом.

Тут же был и Виллорези. Присутствие старого гонщика с проседью на висках меня не удивило. Все знали, что после смерти отца Аскари, разбившегося в 1927 году во время гонки в Монлери, он стал для молодого Альберто приемным отцом. А позже, когда Альберто вырос и мог уже водить автомобиль, стал для него учителем.

Виллорези, которому вчера, несмотря на пять заносов на масляных пятнах, удалось довести свою «Лянча» до финиша на пятом месте, имел на лице счастливое выражение отца, пережившего страх.

Если говорить об Альберто, то он был в отличной форме. Если бы не небольшой пластырь на носу, никто бы и не подумал, что он попал в такую переделку.

Закричав, он протянул ко мне руки и с гуронским смехом сказал:

– Подойди ко мне, я должен тебя поздравить, отвратительный субъект!

Я ответил ему, сделав вид, что собираюсь уходить:

– Хорошо, если ты так, то я ухожу. Вижу, что выглядишь ты хорошо, и мне этого достаточно, воскресный шофёр.

Альберто покачал головой, состроил рожу и обменялся взглядом с Виллорези, будто хотел взять того в свидетели:

– Искренне рад, что ты выиграл… Даже если в том, что я искупался, виноват именно ты.

– Что ты говоришь?

– Именно так! Представь себе, что уже с 65-го круга у меня были проблемы с тормозами. Каждый раз у меня блокировались

оба передних колеса. Было очень тяжело, поскольку в каждом повороте автомобиль стремился стать поперек трассы. И каждый раз я его выравнивал рулем, но неизбежно шел все медленнее и медленнее. Ты слушаешь меня?

– Да, слушаю.

– Хорошо. После каждого круга табло информировало меня о том, что ты отыгрывал у меня, как минимум, по две секунды на круге. Я шел вторым за Моссом и не думал, что смогу его достать, но, поскольку на протяжении уже около двадцати кругов он не отрывался от меня, я старался остаться на второй позиции на случай, если у «Мерседес» что-то сломается. Но для того, чтобы меня не догнали, я должен был рисковать. Судьба распорядилась так, что именно в шикане меня развернуло поперек трассы. Меня занесло на масляном пятне, и я зацепил за край тротуара. В результате, меня бросило к морю, и я уже ничего не смог сделать, поскольку мои колеса были заблокированы… получился «бульк».

Вместе с автомобилем я отправился в море, но, пока мы летели, я успел отстегнуться. Произошел ужасный нырок в воду, и я пошел ко дну. Я был немного оглушен, но холодная вода привела меня в чувство. Когда я выплыл на поверхность, рядом со мной уже были пловец и несколько лодок с людьми, которые, к счастью, вытащили меня из воды.

Альберто – ужасный человек. Он рассказывал об этом так, как рассказывают хороший анекдот, и свой рассказ он закончил, смеясь:

– Все говорят больше о моем прыжке в воду, нежели о твоей победе. Это для меня такая реклама!

Никогда не испытывал такой веселой атмосферы в больничных палатах и, чтобы не нарушать ее, в заключение я добавил:

– В любом случае, кто-то из нас должен был оказаться в воде, и хорошо, что им оказался ты, поскольку я не умею плавать!

Когда я уже собрался уходить, Аскари спросил меня:

– Поедешь в воскресенье в Монцу?

– Не знаю. Сегодня вечером позвоню в Модену. Все решает Коммендаторе.

– Если говорить обо мне, то я надеюсь принять участие в гонке. Я в хорошей форме. Доктор не хочет отпускать меня раньше завтрашнего дня… но в среду я опробую в Монце спортивную «Феррари».

Виллорези выступил против:

– Ты сошел с ума, Альберто. Сделаешь это, когда отдохнешь.

Альберто засмеялся:

– Рад буду снова встретиться со старой доброй «Феррари».

Поскольку я могу участвовать на них в гонках спортивных автомобилей, то не хочу лишать себя такой возможности. Мне кажется, новые 4-литровые автомобили окажутся просто великолепными.

– Да, я знаком с ними. Это потрясающие автомобили. Но я того же мнения, что и Виллорези – на твоем месте я бы отдохнул, чтобы к Гран-при Бельгии через две недели быть в хорошей форме.

– Молчи, отвратительный субъект. Ты говоришь это потому, что боишься меня. Мой необыкновенный прыжок в воду лишь доказывает то, что я теперь избранный. Я хочу принять участие в воскресной гонке.

– Тогда до встречи в воскресенье, Альберто.

Это были последние слова, сказанные мной Аскари. Это было в понедельник, 23 мая 1955 года. В среду, 25 мая, он разбился в Монце во время испытаний новой «Феррари».

После радости… горе

В воскресенье я участвовал в Супер-Кортемаджьоре в Монце за рулем спортивной «Феррари» типа той, что стала роковой для Аскари.

Не знаю, то ли меня так взволновала гибель товарища, то ли это был несчастный случай, то ли просто от неловкости соперника, которого я собирался обойти. Скорее всего, все это вместе способствовало тому, что я вылетел с трассы. Мой гоночный автомобиль вскарабкался на насыпь, и мне повезло, что меня выкинуло из него раньше, чем я оказался раздавленным им.

Мне казалось, что я летел целых тридцать метров, прежде чем резко приземлился в молодую поросль. К счастью, деревца были совсем молодыми. Они просто согнулись под моим весом. Сам я ничего не сломал, но был весь поцарапан и помят. Я потянул все свои суставы, и утром в понедельник не мог даже спустить ногу с постели.

У меня все болело, но сам я был в здравом уме. Я бесился от того, что был настолько прикован к постели, и подчинил всю свою волю одной цели: выздороветь и иметь возможность в воскресенье принять участие в гонке в Спа.

Благодаря моей победе в Монако, мы вместе с Фанхио возглавляли таблицу чемпионата мира среди пилотов, имея равное с ним количество очков. Гран-при Бельгии входил в зачет чемпионата, и я был решительно настроен принять в нем участие, даже если бы мне пришлось прибыть туда на костылях.

У меня не было видимых повреждений, но я чувствовал нутром, что у меня была разбита вся нервная система.

Чтобы принять Уголини, моей жене пришлось помочь мне сесть в кресло.

Маэстро сыграл представление, будто поверил мне, что я сижу в кресле лишь потому, что так мне легче отдыхать.

После того, как он ушел, я пригласил доктора и сказал ему, что любой ценой должен был уехать в течение ближайших 24 часов.

Этот итальянский доктор вылечил многих гонщиков. Будучи мудрым, он не старался отговорить меня, напротив, назначил мне интенсивную терапию, чтобы побыстрее поставить меня на ноги.

– Делайте то, что я вам сказал, и завтра вечером вы сможете уехать.

Я попросил тишины и темноты… Я самостоятельно, с тихим усердием и рвением проделал эту процедуру. Мне казалось, что время тащится очень медленно, но, вместе с тем, для большей

храбрости я говорил себе:

«Расслабься, тебе будет лучше. Тебе не помешает отдохнуть.»

Наконец, я уснул, а проснувшись утром, почувствовал себя вполне вылечившимся.

К сожалению, для того, чтобы встать, мне потребовалась помощь жены. Я, словно старик, опирался о ее плечо, и, таким образом, мне удалось сделать несколько неуверенных шагов.

Поэтому я с радостью снова лег в постель. Было девять часов утра. Я что-то съел и тут же сказал жене:

– Сделай для меня темноту и приходи к четырем – вечером мы выезжаем в Спа.

К четырем мне было уже немного лучше, я даже сам, почти сам, оделся, и чтобы я мог идти, мне достаточно было взять жену под руку… как это делают некоторые мужья. На первый взгляд, все было вполне прилично.

Вечером, когда я садился за руль своего «Бьюик», врач, непременно пожелавший проводить меня и пожелать мне счастливого пути, сказал мне:

– Вы поистине ошеломительны!

Вместо ответа моя жена лишь пожала плечами:

– Совсем помешался.

Я лишь улыбнулся доктору и тронулся с места.

Поначалу все было вполне хорошо. Я вынужден был прилагать страшные усилия, чтобы выжимать сцепление, тормозить, управляться с педалью газа. Руки на руле немного тряслись, а глаза с трудом привыкали к свету фар.

Жена ничего мне не говорила, я сам опасался дороги. Оказавшись на длинной прямой, я решил проверить себя. Выключив освещение панели приборов, я сказал сам себе:

«Сейчас я пойду на сто двадцать.»

Потом включил освещение и взглянул на спидометр: он показывал восемьдесят!

Так ошибиться в оценке… это было серьезно. Я обругал себя, стиснул зубы, чтобы сосредоточиться, и когда перед нами появился грузовик, я решился на следующий тест для проверки рефлексов. Результат едва не привел к катастрофе. Меня спасла моя жена.

– Тормози, Морис! – Закричала она. – Ты в него врежешься!

Я инстинктивно затормозил, едва не зацепив кузов грузовика. Я не отдавал себе никакого отчета в том, с какой скоростью шел.

Чтобы успокоить жену, я притворился расслабленным:

– Я не сумасшедший. Просто хотел проверить тормоза.

Это было не лучшее оправдание, но она сделала вид, что поверила.

После этой попытки я стал ехать осторожнее и в следующем городе решил остановиться. Я сказал жене, что мне страшно захотелось поспать:

– Остановимся здесь. Главное, чтобы мы были в Спа в четверг утром, а сегодня еще только вторник. Куда гнать, и зачем ехать всю ночь?

Спал я плохо. Я чувствовал, что все мои нервы были натянуты, словно тетива лука. Чтобы заставить себя не думать об этом и расслабиться, я досчитал до тысячи… а потом еще раз. Это была страшная ночь.

На следующий день я был ничуть не свежее. Жена вынуждена была помочь мне дойти до автомобиля. Однако, я обнаружил, что с рефлексами у меня уже было получше. К сожалению, для того, чтобы пилотировать монопостом, этого было недостаточно.

Несмотря на это, вечером в среду мы уже были в Спа. Мне удалось самостоятельно выйти из автомобиля и без чьей-либо помощи сделать несколько шагов. Однако, для меня это была слишком большая нагрузка. Мне повезло, что в холле отеля поблизости оказалось кресло, поскольку я чувствовал, что у меня уже подкашивались ноги. Лицо заливал пот, я едва не задыхался. Короче говоря, выглядел я жалко.

«Переборщил», сказал я с горечью и попросил жену, чтобы она уложила меня спать и укрыла, словно ребенка.

Видимо, от сильной усталости в ту ночь я спал, как соня.

Проснувшись, я почувствовал себя лучше. Я сам встал с постели, сам умылся и сам оделся. Я чувствовал себя, как на небе.

По пути к гаражу «Феррари» я предпочел воспользоваться помощью жены. Мне необходимо было сэкономить силы, чтобы нормально выглядеть перед Уголини и механиками.

Дошел я нормально, потом непринужденно поучаствовал в дискуссии, а затем меня вновь одолела усталость. Чтобы скрыть ее и отдохнуть, я сел в автомобиль. Все считали естественным мое желание опробовать его, проверить, как мне в нем будет сидеться. Именно в этот момент в гараж вошли несколько журналистов.

Я бы с удовольствием вылез из автомобиля, но понял, что без посторонней помощи сделать этого не смогу.

Перед Уголини и журналистами, которым казалось, что я хорошо выгляжу – они по-дружески похлопали меня по плечу и сказали: «Чертовски, Prdko, ты отделался» – я не мог показывать свою физическую слабость. Поэтому я оставался сидеть в автомобиле, словно прибитый. Поскольку в гоночных кругах всегда существовали свои суеверия, я начал выдумывать:

– Если после аварии прийти в гараж и посидеть в автомобиле

минут двадцать, это избавляет от несчастий.

Все они поверили мне… а сам я не мог дождаться, когда они уйдут.

К счастью, Уголини ушел вместе с ними. Прощаясь со мной, мою нелепую манию они сочли за шутку. Я был спасен. После чего я позвал своего старого товарища, Меацци. Ему можно было рассказать все.

Я намучился, как собака, прежде чем он и моя жена вытащили меня из автомобиля.

Поскольку я очень хорошо знал гонки и гонщиков, я внимательно следил за тем, чтобы меня не ругали. Но Меацци, напротив, только шутил:

– Хорошо же будет выглядеть «Скудерия» в воскресенье! Фарина поведет автомобиль одной левой рукой. У него после Монако снова разболелась рука, и он взял быка за рога – чтобы побыстрей выздороветь, согласился нарастить на плечо кусок бедренной кости. Он признался мне, что во время этой операции увидел поднебесную. Но он спокоен, поскольку в воскресенье сможет принять участие в гонке. На старт вас двоих повезем в колясках.

Нино Фарина год назад попал в страшную аварию. Он лежал в больнице десять месяцев. Гонку в Монако он закончил на очень ценном четвертом месте. Это была его первая крупная гонка после выздоровления. Нино был выдающимся асом на скоростных трассах с поворотами, которые можно было проходить на высокой скорости, и знал, что трасса в Спа будто для него создана. Он без колебаний согласился на тяжелую операцию только лишь для того, чтобы снова попытать счастья в гонках.

Смелость Фарины меня раздразнила, и я поклялся Меацци, что на следующий день смогу принять участие в тренировках. Чтобы облегчить мое возвращение в отель, Меацци подогнал мой «Бьюик» к гаражу, поскольку я не мог сделать больше трех шагов. Затем я сел за руль.

Вернувшись в отель, я быстро пообедал и поднялся в свой номер, чтобы оказаться в темноте и продолжить свое лечение тишиной и расслаблением.

Жена уступила мне и не стала меня отговаривать. Будучи женой автогонщика и фаталисткой, она пускала развитие событий на самотек. Она очень хорошо знала, что втягиванием меня в волнительную дискуссию только ослабит мои и без того слабые силы.

Во время тренировок все шло гладко… пока я не выехал на трассу на своей «Феррари». Когда я захотел переключить скорость, то с ужасом обнаружил, что левая нога уперлась в кузов

и не хочет шевелиться, чтобы лечь на педаль сцепления. К счастью, я шел не очень быстро и смог остановиться на обочине трассы.

Левой рукой я поставил ногу на место и поехал дальше. Усилием воли я пытался удерживать ногу на своем месте и не позволять ей упираться в кузов. Таким образом, мне удалось показать вполне приличное время, и я решил на этом успокоиться.

Я подмигнул Меацци, дав ему понять, что без его помощи мне не выбраться из автомобиля. Он сразу же все понял и склонился, якобы рассматривая, не случилось ли что с рычагом переключения передач. Я воспользовался этим и оперся о его плечо. Таким образом, мне удалось не вызвать никаких подозрений у Уголини. К счастью, он был воодушевлен временем Фарины, который очень близко подобрался к «Мерседес» Фанхио и Мосса.

Когда мне, в конце концов, удалось вылезти, я оперся о кузов, чтобы набраться сил. Маэстро подошел ко мне и поинтересовался:

– Ну что, Морис, как дела?

– Еду в отель, сегодня я всего лишь опробовал трассу. Завтра буду стараться.

И чтобы отвлечь внимание от этого опасного разговора, добавил:

– Мне кажется, Фарина был потрясающим!

Маэстро усмехнулся:

– На этой скоростной трассе отлично смотрятся автомобили типа «Скуало», которые в Монако были никудышными. Вы сегодня не перенапрягались, а Фарина отстал от лучшего времени Фанхио всего на несколько десятых. Мне кажется, здесь победят более мощные «Мерседес». Не верится, что повторится чудо Монако, – добавил он с улыбкой, – но Фарина бьется, как лев.

Я думал так же. Кроме того, я думал об аппарате, который поддерживал его левую руку, о том, что он вынужден был терпеть боль, и это действовало на мое больное тело, как бальзам.

Во время субботних тренировок я был уже не в таком жалком состоянии, но левая нога не слушалась меня каждый раз, когда я хотел выжать педаль сцепления. В таких условиях я вряд ли мог пройти всю пятисоткилометровую дистанцию. Мне не хотелось говорить об этом Уголини, поскольку он – и правильно бы сделал – заменил бы меня… А так я, как всегда, доверился Меацци.

Мы решили, что на старте мне подвесят к кузову подушку, чтобы моя нога всегда стояла ровно. В субботу вечером мы тайком в гараже опробовали ее. И я со спокойной душой отправился спать. Я был уверен, что приму участие на Гран-при

Бельгии.

В Монако мне очень повезло. О том, чтобы рассчитывать на среднюю скорость в Спа, не могло быть и речи. Но гандикап в виде последствий моей аварии в Монце, видимо, был недостаточным, и на третьем круге из-под заднего колеса Хоторна вылетел камень, вдребезги разбивший мое ветровое стекло. Я вынужден был останавливаться в боксах, где потерял целый круг, и теперь мог рассчитывать, в лучшем случае, на пятое место… в круге позади «Мерседес» Фанхио, который, выиграв гонку, захватил лидерство в чемпионате мира. Когда я остановился, на то, чтобы извлечь меня из автомобиля, потребовались усилия Меацци и двух механиков.

Словно сыпля соль на раны «Скудерии Феррари», за несколько кругов до финиша у Фарины произошла поломка, именно в тот момент, когда он боролся с Фанхио. В тот день Фарина был просто великолепен. Пока он находился на трассе, он не чувствовал своей левой руки. Но как только гонка для него закончилась, сурово отозвалась боль в плече, а к ней прибавилась еще и моральная боль от несправедливого поражения.

Несмотря на то, что Фарине было уже 48 лет и 20-летний гоночный опыт за спиной, он не растерял ни капли своей неугасающей страсти к автомобильным гонкам. Я видел, как он со слезами на глазах поддерживал больную руку. Я пришел поздравить его за отличную езду. Он сердито мне ответил:

– Через месяц в Реймсе состоится реванш.

Реванш не состоялся. Поскольку, между тем, к сожалению, в Ле-Мане произошла катастрофа, ставшая причиной того, что автогонки не проводились в течение еще целого года.

24-часовая гонка в Ле-Мане

Думаю, я поступил честно, только что рассказав вам о некоторых эпизодах своей гоночной карьеры.

Не хочу изображать героев ни из себя, ни из своих товарищей. Этим опасным ремеслом мы занимаемся потому, что сами его себе выбрали. Мы счастливы, когда гоночная страсть овладевает нами до такой степени, что мы жертвуем всем.

Однако, это такая всеобъемлющая страсть, что из-за нее мы становимся неуступчивыми. Страстный меломан, которого при прослушивании Бранденбургских концертов Баха охватывает чистая радость, услышав просто красивую песню, искренне Вам скажет:

«Нет, это – не музыка.»

С нами, гонщиками Гран-при, творится нечто подобное. Мы признаем лишь кольцевые гонки с участием монопостов, оснащенных двигателями с одинаковым рабочим объемом цилиндров, ралли для нас – насмешка, а соревнования спортивных автомобилей, отличающихся по литражу двигателей, привлекают нас лишь наполовину.

Но мы не воротим нос от 24-часовых гонок в Ле-Мане. И на них я хотел бы остановиться поподробнее, учитывая, что в 1957 году гонщики Гран-при, как и автомобили, создававшиеся скорее для гонок, нежели как туристические, потерпели в Ле-Мане фиаско.

В «Феррари» и «Мазерати» думают лишь о гонках. Эти фирмы напоминают коневодческие фермы, на которых разводят лишь чистокровных скакунов. Некоторые из них являются выдающимися… но только на ипподромах, имеющих небольшую длину. А как бы они выглядели на 10-километровой гоночной трассе? Да никак!

Джесси Оуэн был выдающимся бегуном на стометровке, но он никогда бы не превзошел Мимуна или Затопека в марафоне.

В 1957 году в Ле-Мане «Феррари» и «Мазерати» поплатились за свое высокомерие и были сурово наказаны.

В английской фирме «Ягуар» люди осторожнее, поскольку, если бы они были уверены, что могут создать монопосты, превосходящие в гонках Гран-при формулы 1 такие марки, как «Феррари», «Мазерати» и «Вэнуолл», мы вскоре увидели бы их в Реймсе, в Монако или в Монце.

Целью моей книги было познакомить читателей с профессией автогонщика, с профессией Фанхио, Бера, Стирлинга Мосса, Коллинза, Хоторна, Муссо, Виллорези, Фарины и собственно

своей – в настоящее время – и Аскари, Нуволари, Караччиолы, Варци, Широна, Соммера, Кастелотти – в те годы, когда их возраст еще позволял им бороться за победы в гонках.

Для нас, гонщиков Гран-при, 24-часовые гонки в Ле-Мане и соревнования спортивных автомобилей вообще не являются гонками в прямом смысле.

В Ле-Мане вы не увидете борьбы колесо в колесо с постоянным и полным использованием всей мощности, когда каждая заметная ошибка может оказаться решающей.

Боюсь, меня могут плохо понять, но между сумасшедшим спринтом от старта до финиша, где гонщики выкладываются на все сто, и гонками на выносливость, где намного важнее терпение и самообладание – огромная разница.

О конструктивных отличиях между монопостами и автомобилями типа «Ле-Ман» я уже говорил. Они отличаются друг от друга, как чистокровный скакун от хорошей подседельной лошади.

Причина отличия заключается в способах, с помощью которых люди стараются решить задачу «больших денег». «Ягуар» – крупное предприятие, для которого победа в Ле-Мане означает миллионные прибыли. Для «Феррари», небольшой фирмы, которой ежегодно удается продавать около пятьдесяти автомобилей, победа в Ле-Мане – прежде всего, вопрос престижа.

После того подавляющего успеха «Ягуар» этими прекрасными автомобилями восхищаются все – и я в том числе. Но, вместе с тем, я не согласен с теми, кто высмеивает «монстров» типа «Феррари» или «Мазерати».

Когда эти монстры находились на трассе, 200 тысяч человек не сходили со своих мест и, затаив дыхание и уставившись глазами на дорогу, ожидали результата. Позже, с началом демонстрации дорожных автомобилей, выставленных на продажу, зрители разошлись по своим делам: одни – спать, другие – хорошо поужинать, третьи – развлечься.

Не хочу, чтобы кто-то подумал, что я пишу так из злобы. Я хочу лишь подчеркнуть, что скоростные гонки и гонки на выносливость вообще нельзя сравнивать друг с другом.

Мимун и Затопек имеют такую же славу, как и Джесси Оуэн… но в сравнении они несопоставимы.

«Ягуар» построили удивительные автомобили… но и «Феррари» с «Мазерати» тоже… только другого типа.

По-моему, было бы неправильно говорить, что «Феррари» и «Мазерати» приехали в Ле-Ман лишь для того, чтобы устроить зрелище только на несколько часов. В 1954 году мне с Гонзалесом повезло, что наш монстр «Феррари» с двигателем, имевшим

рабочий объем цилиндров 4,9 литра, выдержал все 24 часа гонки. Тогда победил чистокровный жеребец, но, должен сказать, это было исключением, лишь подтверждающем правило.

Именно поэтому та победа остается одной из самых дорогих моему сердцу. Ведь немногим гонщикам Гран-при удалось выиграть в Ле-Мане. За последние 25 лет в числе победителей славной 24-часовой гонки честь «спринтеров» отстояли лишь Нуволари с Соммером («Альфа Ромео») и Вимилль («Бугатти») – до войны (какие это были асы!), а также Хоторн (правда, за рулем «Ягуар»), Гонзалес и я на «Феррари».

Мы с Гонзалесом можем похвастаться тем, что, благодаря нам, зрители увидели захватывающую гонку. До самого последнего часа мы держали их в напряжении… и в каком напряжении.

Тогда, в 1954 году, вся гонка проходила под сильным ливнем. Благодаря брошенной монете, Гонзалесу достался старт… а я должен был завершать гонку, правда, для этого еще надо было добраться до финиша.

За два часа до конца гонки я сел за руль мощной «Феррари», гордившейся своими двенадцатью цилиндрами. Мы уже имели преимущество в несколько кругов над «Ягуар» Рольта и Хамильтона, когда я почувствовал, как мой двигатель начал осекатся и давать перебои.

Лило как из ведра, и было ясно, что влажность способствовала тому, что зажигание переставало работать или, по крайней мере, работало очень плохо.

Я не решался заехать в боксы, поскольку был уверен, что после выключения зажигания запустить двигатель уже не удастся. Поэтому я продолжал гонку, и из боксов мне показывали, чтобы я прибавил, поскольку «Ягуар» шел на полной скорости и понемногу, но уверенно, сокращал свое отставание.

Пока мотор работал ровно, я не чувствовал дождя, хотя вода уже проникала до моей кожи, несмотря на то, что на мне был непромокаемый комбинезон. Но когда автомобиль стал осекаться, холод и вода по пояс, которую я вынужден был терпеть, начали вызывали у меня страшные муки.

Перебои настолько одолели меня, что за девяносто минут до финиша я шел со скоростью десять километров в час и в один момент уже было подумал, что все потеряно. К счастью, «Феррари» имела двенадцать цилиндров. И в случае отказа одиннадцати из них остается еще двенадцатый, которого хватает для продолжения гонки. Таким образом, я добрался до боксов.

Нервный, вне себя от ярости, я вылез из автомобиля и сказал Уголини: «К черту, этот автомобиль уже ничто не сдвинет с

места!"

Последовавшие за этим минуты навсегда останутся в памяти тех, кто в тот день находился в боксах «Феррари» и на трибунах в Ле-Мане.

Пока наши механики лихорадочно старались высушить двигатель, «Ягуар» продолжал гонку и круг за кругом сокращал разрыв.

Рольт с Хамильтоном отставали уже всего на один круг, когда мы попытались стартовать. Я до сих пор вижу лицо Меацци, пытавшегося завести наш автомобиль. Он стоял, согнувшись над двигателем, и я видел, как на его лице набухли вены, как на его шее под кожей пульсировала кровь.

На трибунах воцарилась тишина. Мне говорили, что оттуда был даже слышен хрип стартера, когда Меацци пытался завести двигатель.

На десятый или двенадцатый раз автомобиль, наконец-то, ожил. Мои нервы были настолько напряжены, что я чуть не расплакался от радости. Я стоял в промокшем комбинезоне и трясся от холода и от нервов одновременно … и, подумав, сказал Уголини:

«Пошлите за Гонзалесом, он уже отдохнул и справится лучше меня.»

Тучный Гонзалес, несмотря на свои сто килограммов, вскочил в автомобиль и блестяще стартовал. «Ягуар» отставал уже всего лишь на круг.

Когда «Феррари» снова пронеслась мимо нас на скорости свыше двухсот километров в час, я увидел, как зрители встали и зааплодировали… будто Гонзалес мог их услышать. А когда он пересек финишную черту, толпа пришла в безумство.

Я до сих пор помню круг почета, который я проделал вместе с Гонзалесом и механиками, повисшими на капоте и на задней части автомобиля.

Зрители были рады нашей победе, безумно рады, поскольку это была неожиданная победа «чистокровного скакуна».

Я уже достаточно рассказал о 24-часовых гонках в Ле-Мане. Честно признаться, от того английского триумфа в 1957 году мне было паршиво. Возможно, я похож на глупого шовиниста – ведь я, прежде всего, француз.

Благодаря профессии гонщика я объездил большую часть мира. Если бы вы, как и я, видели, сколько автомобилей «Ягуар» и «Мерседес» колесят по дорогам Северной Америки и, главное, Южной, то вы бы поняли, почему я так сердит оттого, что нет французского конструктора, который засучил бы рукава и, наконец, построил бы автомобиль, способный одержать победу в

Ле-Мане.

Потому что именно у нас, в самом сердце Франции, английские, немецкие и итальянские спортивные автомобили своими победами обеспечивают себе достаточную популярность для того, чтобы их предприятия могли работать в полную силу, имея полную книгу заказчиков.

Однажды, вернувшись в Париж, я остановился пообедать в Йоне.

Владелец ресторана узнал меня. Он был любителем автомобилей и просто обожал спортивные автомобили с хорошим темпераментом. А когда он показал мне свой новый «Порше 1600», который ждал восемнадцать месяцев, он выглядел счастливым и грустным одновременно.

– Я предпочел бы французский автомобиль, но у нас таких автомобилей просто нет.

И добавил:

– Вы и сами это знаете. Гоняетесь то Вы на итальянских автомобилях.

А что делается в Америке? Как такое возможно, что Америка не имеет гоночных монопостов, которые могли бы блистать в гонках Гран-при?

Действительность такова, что Америка понимает гонки не так, как их понимаем мы. Для них это прежде всего зрелище: кажется, они придерживаются принципа прямой и очень быстрой езды.

Например, трасса в Индианаполисе представляет собой большой овал со скоростными поворотами, которые можно проходить, лишь немного снимая ногу с педали «газа». С самого старта автомобили идут на полной скорости, и нога практически не снимается с педали «газа». Американские гонщики очень искусны и, главное, очень отважны… но если бы победителю гонки в Индианаполисе потребовалось пройти шпильку за рулем «Феррари», он чувствовал бы себя так же неуверенно, как и любой новичок. Эти гонки нельзя сравнивать. Мне просто хотелось бы, чтобы американцы когда-нибудь начали делать автомобили, подобные нашим… можно было бы устраивать потрясающие сражения!

Я очень мало говорил о 1000-мильных гонках. Как и 24-часовые гонки в Ле-Мане, они пользуются большой популярностью, но, к сожалению, несколько кровавой.

Я не являюсь большим поклонником 1000-мильной гонки, которая проводится по 1600-километровому маршруту по пути из Брешии через Пескару, Рим, Флоренцию, Болонью и назад в Брешию, по двум причинам.

Прежде всего, она проводится по дорогам общего пользования, вдоль которых толпятся тысячи зрителей, которые из-за своей недисциплинированности представляют угрозу для гонщиков и самих себя, поскольку дороги недостаточно огорожены. Доказательством является смертельная авария Портаго в 1957 году, в которой он на своей «Феррари» смел девять человек.

Во-вторых, исключительно из спортивных соображений, поскольку итальянцы всегда имеют явное преимущество. Они знают всю 1600-километровую дистанцию наизусть, иностранец же должен провести в этой стране целый месяц, чтобы нивелировать преимущество итальянцев… а это практически невозможно, единственный подобный случай произошел с англичанином Стирлингом Моссом, который выиграл эту гонку в 1955 году, используя финансовые возможности «Мерседес», которые позволили ему в течение целой недели тренироваться на этих дорогах.

Если бы кто-нибудь завтра организовал 1000-мильную гонку по маршруту Париж-Ним-Париж, я бы с радостью принял бы предложение «Феррари»… и только изрядная доля невезения могла бы стать причиной того, что я закончил бы гонку далеко позади победителя.

В любом случае, все свидетельствует о том, что тысячемильные гонки уже не будут проводиться в своем классическом виде, поскольку они слишком опасны и слишком кровавы. По этой же причине в календаре крупных международных соревнований больше нет прославленных панамериканских гонок, проводившихся по дорогам через всю Мексику.

Как стать гонщиком Формулы 1

Я часто получаю от молодежи письма, в которых она спрашивает, что нужно сделать для того, чтобы стать гонщиком.

Эти письма меня очень умиляют; только жаль, что я не знаю, как им всем ответить.

Автомобильный спорт – единственный, толком не организованный. Сейчас я это объясню:

Если молодой человек хочет заниматься, например, атлетикой, плаванием, футболом или регби, то все просто. Он приходит в один из клубов, где его опекает тренер, дает ему советы и говорит: «Из тебя выйдет прыгун в высоту, полузащитник или крайний.» Затем молодой человек сосредотачивает внимание на своих возможностях и уже знает, каков его предел, и на что он может рассчитывать.

В автоспорте ничего подобного нет. Мастерами руля становятся случайно, при определенном стечении обстоятельств.

Не хочу выглядеть самоуверенным, но я знаю, что, например, у меня прирожденный талант, который позволил мне завоевать в автоспорте определенную репутацию. Но я уверен, что во Франции есть много молодых людей, которые так же талантливы, как и я, и что существуют два или три будущих Вимилля, даже не подозревающие об этом. А не знают об этом они лишь потому, что им никто не предоставил возможности.

Недавно я беседовал на эту тему со своим приятелем Широном, который также получает много писем от молодых людей, горящих желанием стать похожими на него. И он с горечью им отвечал:

– Чтобы молодой человек проявил себя как гонщик, он должен иметь или много денег, или знакомства в автомобильных кругах… или неслыханное везение!

Все это грустно. И тем печальнее оттого, что французская публика обожает автомобильные гонки. Если учесть, что более 200 тысяч зрителей приезжают в Ле-Ман посмотреть на противостояние английских и итальянских гонщиков и автомобилей, и они еще до старта знают о том, что ни один французский автомобиль не имеет шансов на победу, то это только доказывает их преданность гонкам. А как грустно, должно быть, молодым французам, мечтающим стать автогонщиками, когда они видят победы молодых англичан.

Если им сказать:

«Англичане – выдающиеся. Посмотрите, как много отличных гонщиков они воспитали,» молодые поклонники автомобильного

спорта лишь пожмут плечами и ответят:

«В Англии куча конструкторов, строящих спортивные автомобили. В Англии каждую неделю организовывается куча мелких соревнований, где молодежь имеет возможность тренироваться. А во Франции пока нет никого, кто бы строил гоночные автомобили.»

Очевидно, мало таких, кто на вопрос о профессии могут ответить – автогонщик.

Во всей Франции таких лишь двое – Бера и я, а это действительно очень мало. Настоящий гонщик – это человек, посвятивший себя одной фирме, живущий лишь для нее, выступающий за нее во всех крупных гонках и всегда готовый испытать ее новый автомобиль.

Бера живет в Модене, и, если только он не занят участием в каких-нибудь гонках, все свое свободное время проводит на фабрике «Мазерати».

В моем случае ситуация несколько иная, поскольку моей родной пристанью является поместье Арно, где мы с женой выращиваем виноград. Но достаточно одного телефонного звонка из «Скудерии Феррари», как я приезжаю в Модену, чтобы обсудить гоночную программу, побеседовать или испытать новую модель.

Молодой человек, желающий заняться этим волнующим ремеслом, должен, как и я, пройти несколько этапов, но при условии, что обстоятельства ему это позволят.

Сначала он должен научиться управлять обычным автомобилем, кроме того, он должен изучить конструкцию автомобиля, назначение всех частей двигателя, коробки передач, заднего моста и тормозов, чтобы знать, как их беречь и вместе с тем получать от них максимальную отдачу.

Затем он должен испытать себя за рулем спортивного автомобиля, чтобы привыкнуть к скорости. Работать над этим нужно постепенно, осмотрительно, никогда не пытаясь превысить свои возможности.

А когда он научится с легкостью удерживать автомобиль на скорости свыше двухсот километров в час, мягко тормозить и при этом ловко работать рулем и рычагом коробки передач, оставаясь при этом скромным, только после всего этого он созреет для того, чтобы начать учиться управлять гоночным монопостом.

Как я уже подчеркнул, нужно быть скромным, ибо, сев за руль гоночного автомобиля, вы должны сказать себе: «Ничего не знаю, все начинаю с нуля.» Не нужно стремиться удивить публику, но терпеливо учиться распознавать все возможности и недостатки своего автомобиля, обладающего таким бешеным ускорением, что

достаточно лишь нажать на педаль газа и уже сжег.

Это означает, что, прежде чем вас пригласят для участия в гонке, вы должны изучить свои возможности и всегда оставаться хозяином ситуации – это означает, что ваши глаза должны быть повсюду: следить за дорогой перед собой, за тахометром и остальными контрольными приборами и поглядывать в зеркала заднего вида.

Если вы не стремитесь с самого начала стать открытием гонки, вы на правильном пути к успеху. Прежде чем научиться управлять автомобилем, научитесь управлять собой. Например, если вы без проблем прошли круг за две минуты пятьдесят секунд, попытайтесь скинуть еще несколько секунд, занимая лучшую позицию при прохождении того или иного поворота, стараясь удержать автомобиль на полных оборотах в том повороте, где на предыдущем круге вы снижали обороты. Однако, никогда не уступайте своему самодовольству и всегда старайтесь не зависеть от соперника, который мчится как сумасшедший, возможно, он просто сильнее вас. Вести гоночный монопост само по себе уже очень рискованно, поэтому не надо выжимать из него еще больше.

Если вы будете руководствоваться этими правилами, то свою первую гонку можете закончить далеко от лидеров, во всяком случае, не разбив автомобиль. Конструкторам, как правило, нравятся те гонщики, которые берегут автомобиль. Им доверяют и без излишнего раздражения знакомят с трассами, на которых проводятся Гран-при.

Управлять автомобилем я учился постепенно – сначала тщательным изучением трасс, потом тренировками, которые помогали мне узнать об автомобиле то, чего я раньше не знал. Настоящий профессионал быстро осваивает новый автомобиль и уже после нескольких кругов может понять его достоинства и недостатки… и тем скорее, чем осмотрительнее и осторожнее с ним знакомится.

Именно такой автогонщик впоследствии становится настоящим мастером руля, даже если ему около 35-ти лет… и обычно только после нескольких лет выступлений в гонках.

Моя победа в Монако – лучший тому пример. Признаюсь, в тот день я был счастлив. Но, в любом случае, если бы в гонке, в которой участвовали лучшие монопосты того времени, мне повезло чуть меньше, то я бы привел к финишу свой, с технической точки зрения, менее совершенный, чем у моих соперников, автомобиль, по крайней мере, на третьем месте. И этим успехом я обязан лишь тому, что в свое время терпеливо изучал свое «ремесло».

Еще один пример, более свежий, хоть и не мой:

В 1957 году Фанхио за рулем «Мазерати» одержал победу в Монако в прогулочном темпе. Почему? Да потому что Хуан-Мануэль Фанхио в совершенстве овладел своим ремеслом. Уже с самого старта Коллинз на «Феррари» и Мосс на «Вэнуолл» были полны решимости не только превзойти своего бывшего учителя, но и в порыве тщеславия разобраться между собой.

Эти два молодых и необычайно талантливых гонщика – я снова обращаю на это внимание – стартовали как сумасшедшие. Фанхио даже не пытался помешать им выяснять свои отношения. Он знал, что у него быстрейший автомобиль… и что до сотого круга у него будет еще достаточно времени для того, чтобы разобраться с ними. Он мудро держался в ста метрах позади них… чтобы избежать возможных неблагоприятных последствий. И правильно сделал, поскольку уже на третьем круге оба излишне темпераментных англичанина, столкнувшись друг с другом в шикане, вылетели с трассы.

Если бы Фанхио шел непосредственно за ними, он непременно стал бы участником этой разборки. То, что он держался от них подальше, обернулось в его пользу, поскольку он разом избавился от двух своих самых опасных соперников.

В тот день Фанхио подтвердил свое мастерство; а Мосс и Коллинз получили урок.

Если бы я был миллиардером

Как и многим из нас, мне часто снится классический сон: будто я стал миллиардером…

Если бы я был миллиардером, если бы у меня было такое же состояние, как у Ага-Хана, или если бы я имел такой же доход, как у некоторых великих французских конструкторов, я знаю, что бы я сделал.

Рядом с каким-нибудь крупным городом, но где-нибудь в глуши, я бы купил замок, окруженный сотнями гектаров земли.

Около замка я бы построил автодром по своему проекту. Длина кольца составляла бы около пятнадцати километров, а его конфигурация была бы таковой, чтобы на протяжении всех его пятнадцати километров гонщик на своем монопосте мог разрешить все проблемы, с которыми он сталкивается на знаменитых трассах Гран-при: прямые отрезки, на которых можно разгоняться до скорости триста километров в час, дуги, которые можно проходить на большой скорости, эски (S-образные повороты), шиканы, повороты на склонах и равнинах, имеющие вид от шпильки до коварных поворотов, которые непонятно как лучше проходить. Идеальная трасса, по которой можно будет ездить в любую погоду и показывать идеальный тренировочный круг.

Мой автодром не был бы своего рода капризом миллиардера. В этот замок я бы пригласил двадцать лучших молодых парней, мечтающих стать гонщиками. Поверьте мне, конкурс был бы несложным. Не хочу хвастаться, но думаю, я очень хорошо отличаю тех, кто что-то может, от неумех, и тех, кто борется, от тех, кто сдается.

В качестве пропуска было бы достаточно, чтобы кандидат был молод… и имел водительское удостоверение. Мои избранники жили бы в замке на моем содержании, а это значит, что я бы сам вербовал их среди широких слоев общества.

В моих гаражах находились бы гоночные автомобили всех марок, выпускающиеся для участия в гонках Гран-при, а для их содержания я бы нанял на работу целый штат механиков, которые одновременно учили бы моих учеников тому, что гонщик должен готов в любой момент окунуть руки в масло.

Верю, что через два-три года моя школа превратилась бы в прославленный «конный завод», а за моих лучших воспитанников все конструкторы платили бы золотом.

Таков мой сон. Сон без иллюзий, поскольку я знаю, что у меня никогда не будет достаточно средств для того, чтобы его

реализовать. Но, возможно, эти строки прочтет кто-нибудь, имеющий такие средства… кто ими может располагать?

Я не ревнив, и если кто-нибудь «украдет» мою идею, я буду первым, кто порадуется этому. Когда игра стоит свеч, человек не должен быть мелочным и, прежде всего, должен радоваться за автогонки.

notes

Примечания

1

«Le Petoulett» – франц.

2

«Prdince» – словацкий.

3

Боксы, или стенды, смотря как их называть, похожи на ярмарочные палатки. Напротив них на стартовой прямой расположены трибуны. Каждая марка имеет свой бокс, в котором у механиков сложено все необходимое для быстрого ремонта автомобилей.

4

Идти на «прямой передаче» – так говорят о скорости, включение которой обеспечивает максимальную скорость автомобиля. Если коробка передач имеет три скорости, «прямая передача» – на третьей скорости, если имеет четыре, как, например, «Феррари», то – четвертая. Если их пять, как у «Мерседес» – пятая. «Низшие передачи», все остальные скорости. Это применимо для всех автомобилей, идет ли речь о серийном автомобиле или о монопосте. Короче говоря, прямая передача у автомобиля, это как у велосипеда большая передача (сноска автора книги).

5

Двойное включение сцепления (перегазовка) осуществляется следующим образом: сначала выжимается педаль сцепления, и рычаг переключения передач устанавливается в нейтральное положение, потом добавляется «газ». После чего снова выжимается педаль сцепления, а рычаг переключения передач устанавливается на более низкую передачу. Эту операцию гонщик проделывает мгновенно. Ее целью является защита от перегрузок коробки передач, коленвала и задней оси, где размещена главная передача.

6

На стартовых решетках всех гоночных трасс автомобили традиционно располагаются следующим образом: 3 в первом ряду, 2 во втором, 3 в третьем, 2 в четвертом, 3 в пятом… и.т.д.

Не стал исправлять эту и последующие даты.

8

В справочнике Менарда – на 20-ом круге, как и Пердизу (прим. переводчика).

9

По справочнику Менарда, Тринтиньян обошел Кастелотти на 36-ом круге, а Миереса – еще раньше, на 27-ом.